

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DES
RÈGLES DE DROIT INTERNATIONAL
APPLICABLES A L'AVIATION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 23 Mars 1914, à 3 heures

PAR

ROGER G. PIOGEY

Président : M. RENAULT, professeur.

*Suffragants { MM. LESEUR, professeur.
 PILLET, professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1914

Thèse
Paris
1914

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

65061.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

DES
RÈGLES DE DROIT INTERNATIONAL
APPLICABLES A L'AVIATION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 23 Mars 1914, à 3 heures



PAR

ROGER G. PIOGEY

Président : M. RENAULT, professeur.

Suffragants { *MM. LESEUR, professeur.*
PILLET, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1914



Digitized by the Internet Archive
in 2026

DES RÈGLES DE DROIT INTERNATIONAL APPLICABLES A L'AVIATION

INTRODUCTION

I

HISTORIQUE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

S'élever dans les airs pour y voler comme l'oiseau, tel fut pendant des milliers d'années le rêve des humains, avant qu'il ne devint l'actuelle réalité.

Nul ne sait à quelle époque l'homme conçut l'ambitieux désir de quitter la terre, mais ce qu'il y a de certain, c'est que ce rêve hanta son cerveau dès les temps les plus reculés : des récits légendaires apparaissent avec la plus haute antiquité.

Dédale, d'après la Mythologie grecque, serait le premier qui aurait songé à voler. Chargé par Minos de construire en Crète un labyrinthe pour y emprisonner le Minotaure, il avait encouru la disgrâce royale et y avait lui-même

été enfermé ; cependant il réussit à s'échapper en fabricant pour lui et son fils Icare des ailes de plume et de cire ; mais malgré les conseils de son père, Icare vola trop haut ; la chaleur du soleil fit fondre la cire de ses ailes et il fut précipité dans la mer, qui depuis porta son nom :

*Expertus vacuum Dædalus aera
Pennis non homini datis.*

Les Chinois se seraient aussi occupés de la question ; ils auraient même, avant les Grecs, inventé le cerf-volant.

Pendant tout le Moyen-Age l'idée de vol à travers les espaces se propage parmi les peuples d'Europe ; mais tous les essais sont infructueux et malheureux.

Au ^{xiii}^e siècle, un franciscain célèbre, Roger Bacon, reprend l'idée et dans une page curieuse, *de mirabile potestate artis et naturæ*, prévoit les merveilleuses inventions et découvertes que devait faire le génie humain et combien de siècles après : « On peut, écrit-il, construire pour les besoins de la navigation des machines telles que les plus grands vaisseaux, dirigés par un seul homme parcourront les fleuves et les mers avec plus de rapidité que s'ils étaient remplis de rameurs ; on peut aussi faire des chars qui, sans attelage, courront avec une incommensurable vitesse. Il est possible de créer un appareil au milieu duquel un homme assis et faisant mouvoir avec un levier des ailes artificielles, voyagerait comme un oiseau dans les airs..... On conçoit aussi des machines qui promèneraient sans péril le plongeur au fond des eaux. Ces choses se sont

vues, soit chez les anciens, soit de nos jours à l'exception de l'appareil à voler dont un savant, bien connu de moi, a imaginé le dessin. D'autres résultats peuvent s'obtenir..... »

A la fin du xv^e siècle, un mathématicien, Jean-Baptiste Dante, aurait inventé des ailes artificielles et aurait réussi à s'élever très haut.

Enfin on arrive à celui que l'on considère souvent comme le véritable précurseur de l'aviation moderne, Léonard de Vinci. — Il fit de longues et curieuses observations sur les oiseaux et comprit que ceux-ci, pour voler, s'appuyaient sur la résistance de l'air, principe qui nous paraît tout simple aujourd'hui. Léonard de Vinci conçut l'idée de l'hélicoptère et du parachute : il nous a laissé des dessins fort intéressants qui représentent des hommes volant par la seule force de leur musculature.

A la fin du xvii^e siècle, un membre de la Compagnie de Jésus, François Lana, auquel s'intéressait vivement Leibnitz, propose la construction d'un navire devant se soutenir et voyager dans les airs à voiles et à rames. — Néanmoins Lana souhaite que son invention ne puisse être appliquée, à cause des perturbations qu'elle risquerait de jeter parmi les peuples : « Pas une cité, dit-il dans son *Prodromo overo saggio di alcune inventioni unove promesso all'arte maestria*, ne serait à l'abri d'une surprise ; à tout instant a nacelle pourrait se diriger vers elle et, atterrisant, descendre des soldats ; elle pourrait aussi s'en prendre aux maisons particulières et aux navires ; elle

pourrait en jetant de lourds poids, détruire les cordages ou encore fusiller les équipages, incendier les bâtiments eux-mêmes à l'aide de feux artificiels et de bombes : plus de sécurité ni pour les navires donc, ni pour les maisons, ni pour les châteaux, ni pour les villes. » — Comme on le voit, Lana prévoyait les difficultés et les litiges que ne devait pas manquer de soulever la question si complexe de la navigation aérienne, question aussi difficile à résoudre pour l'état de paix que pour l'état de guerre.

Dans ses *Mémoires*, le marquis d'Argenson, lieutenant de police, prévoyait aussi la conquête de l'air et il écrivait : « Il y aura aussi des armées aériennes. Nos fortifications actuelles deviendront inutiles. La garde des trésors, l'honneur des femmes et des filles seront bien exposés jusqu'à ce qu'on ait établi des maréchaussées en l'air et coupé les ailes aux effrontés et aux bandits. Cependant les artilleurs apprendront à tirer au vol. Il faudra, dans le royaume une nouvelle charge de secrétaire d'État pour les forces aériennes ».

Ainsi l'idée de voler prend de plus en plus d'extension et en se développant peu à peu hante le cerveau des hommes du xviii^e siècle de toutes classes et de toutes conditions.

Mais, à ce moment même, l'illustre astronome Lalande proclamait à l'Académie des Sciences l'impossibilité de s'élever dans les airs en utilisant la légèreté spécifique des gaz raréfiés, et prétendait aussi qu'il était impossible pour l'homme de s'élever dans les airs à moins de se servir

d'ailer de 12 à 1.500 pieds muer avec une vitesse de trois pieds par seconde.

Les frères Montgolfier devaient se charger, du vivant même de Lalande, de donner un démenti éclatant à la première de ces affirmations ; quant à la seconde, ce n'est que bien plus tard que les expériences d'aviation devaient venir l'infirmier et démontrer ainsi que les calculs théoriques des savants ne sont pas toujours infaillibles et peuvent se trouver en contradiction absolue avec la pratique.

Malgré les affirmations de Lalande, Joseph-Michel et Jacques-Etienne Montgolfier cherchèrent à utiliser les propriétés physiques des gaz légers pour s'élever dans les airs : c'est dans un ouvrage de Priestley, *Des différentes espèces d'air*, et dans lequel étaient résumés les travaux ayant trait à la découverte de différents gaz, l'oxygène entre autres, que les deux Cévénols trouvèrent le germe de leur merveilleuse invention. Du reste les deux frères avaient des dons naturels tout-à-fait différents, mais qui se complétaient, et c'est de leur collaboration que sortit la découverte qui devait révolutionner le monde. En 1782, l'ainé Joseph se trouvait à Avignon : son esprit, toujours occupé des mêmes idées, fut subitement frappé à la vue d'un peu de fumée qui s'élevait dans l'atmosphère en légers flocons : ce phénomène si simple que tant d'hommes avant lui avaient également perçu fut pour lui l'étincelle, l'idée révélatrice.

Les deux frères, ayant réussi en secret à Annonay des expériences avec un ballon mesurant 110 pieds de circon-

férence et pesant 500 livres, décidèrent de faire des essais en public. Le 5 juin 1783 dans cette même ville et en présence des membres de l'assemblée des États particuliers du Vivarais, la première « montgolfière » s'élança dans les airs, s'éleva en dix minutes à mille toises de hauteur et ne retomba à terre qu'après avoir parcouru une distance de 7.200 pieds : ce premier ballon était en toile doublée de papier et était gonflé à l'air chaud. Cette expérience fut répétée à Lyon, à Paris et dans plusieurs autres villes ; elle causa un enthousiasme presque général. Naturellement, comme pour toute nouvelle invention, il y eut de nombreuses critiques, et comme l'esprit français ne perd jamais ses droits, un détracteur des frères Montgolfier fit l'épigramme suivante sur l'expérience aérostatique qui avait eu lieu à Lyon :

Vous revenez de Lyon : parlez-nous sans mystère ;
Le globe ? — Je l'ai vu — Le fait est-il certain ?
— Oui, messieurs. — Dites-nous, a-t-il été bon train ?
— Comment ? il allait ventre à terre.

Après de nombreuses expériences, le chimiste François-Pilâtre de Rozier, qui s'était déjà aventuré dans un ballon retenu captif par des câbles, s'élança lui-même dans les airs le 21 novembre 1783 en compagnie du marquis d'Arlande : le départ eut lieu au château de la Muette en présence du Dauphin et de plusieurs autres membres de la famille royale : ces deux intrépides prirent les premiers possession de l'atmosphère au nom de la science : l'ascension fut heureuse : le ballon descendit lentement sur

la Butte-aux-Cailles, et l'enthousiasme fut tel que la foule mit en pièces la redingote de Pilâtre de Rozier et s'en partagea les morceaux.

Les ascensions devinrent par la suite de plus en plus nombreuses et les voyages aériens se multiplièrent.

Cependant, bientôt on envisagea la possibilité de diriger les ballons et plusieurs procédés furent préconisés par les inventeurs : les uns proposaient de résoudre le problème de la navigation aérienne en utilisant les courants aériens, d'autres en adaptant au ballon un appareil susceptible de lui donner une vitesse propre, comme par exemple de larges pagaies battant l'azur du ciel.

Heureusement la machine à vapeur se perfectionnait peu à peu ce qui permit à Henri Giffard de construire un moteur de faible dimension ; il le plaça sous un ballon qu'il pût ainsi diriger. Peu de temps après l'ingénieur Dupuy de Lôme réussissait également dans sa tentative de dirigeabilité.

Mais c'est au colonel Renard que devait revenir la gloire d'avoir le premier réussi à faire un voyage en circuit fermé ; le 6 octobre 1884 il s'éleva dans les airs à bord de son célèbre ballon *La France* mû par un moteur électrique : parti de l'Établissement militaire aérostatique de Chalais-Meudon, il alla jusqu'à Villacoublay où il effectua le virage et revint atterrir à son point de départ.

Enfin, le 19 octobre 1901, Santos-Dumont partait de Saint-Cloud et y revenait après être allé doubler la Tour

Eiffel, gagnant ainsi le prix « Henry Deutsch de la Meurthe. »

Depuis tous ces essais, de si nombreuses expériences de ballons dirigeables, de plus en plus heureuses et concluantes, ont été faites en France, en Allemagne et aussi en Angleterre, que l'on peut bien dire que la conquête de l'air par le plus léger que l'air est maintenant un fait accompli.

Cependant les partisans du plus lourd que l'air méditaient et travaillaient aussi en silence. Que de noms d'obscurs chercheurs seraient à citer en passant par les frères du Temple, l'audacieux Nadar, le malheureux Lilienthal avant d'arriver à l'« Avion » de M. Ader, qui, au camp de Satory, le 14 octobre 1897, franchissait une distance de 200 mètres à quelques centimètres du sol en présence du Ministre de la guerre et d'une commission militaire.

Mais c'était Santos-Dumont qui devait affectuer le premier vol chronométré officiellement ; le 23 octobre 1906, sur un aéroplane de son invention il parcourait, au-dessus de la pelouse de Bagatelle 220 mètres en plusieurs secondes.

Dès lors les expériences se multiplièrent avec un succès de plus en plus grand. Les frères Wright, venus en France, montrèrent les merveilleux progrès qu'ils avaient fait faire à l'aviation depuis leurs premiers essais qui remontaient à 1903 : ils créèrent en France un grand mouvement d'émulation et les Voisin, Blériot, Farman, Esnault-Pelterie accomplirent bientôt exploits sur exploits.

Le 25 juillet 1909, Blériot stupéfie le monde en franchissant le Pas-de-Calais. L'année suivante l'audace des aviateurs ne connaît plus de bornes et Chavez franchit les Alpes. Tabuteau termine l'année en volant 464 kilomètres en 6 heures.

En 1911, ce sont d'admirables performances qui forcent l'admiration des foules; elles sont si nombreuses que leur énumération serait fastidieuse : du reste elles sont encore présentes à la mémoire de tous; c'est Paris-Madrid, le circuit Européen, le tour d'Angleterre et d'Ecosse dans lequel Beaumont et Védrières battent facilement tous leurs concurrents.

Enfin l'année 1912 voit les voyages aériens se multiplier d'une manière extraordinaire. Les aviateurs militaires volent par tous les temps et montrent par les services qu'ils rendent aux manœuvres, tout ce qu'on est en droit d'attendre d'eux en temps de guerre. Le record de la distance dans une même journée est portée à 1.010 kilomètres et le record d'altitude qui avait primitivement atteint 100 mètres avec Wilbur Wright, ce qui avait semblé merveilleux, est porté par Garros à 5.610 mètres.

Cette année-là devait voir l'essor d'un nouveau genre d'appareils aérien, l'hydroaéroplane dont on attend les plus grands services dans la marine de guerre et dans les grands voyages aériens au-dessus des flots. Les meetings de Monaco et de Saint-Malo ont consacré son triomphe et démontré son utilité. Après l'oiseau terrestre, l'oiseau marin!

II

NÉCESSITÉ DE RÉGLEMENTER LA NAVIGATION AÉRIENNE

A la suite de tous ces immenses progrès accomplis en quelques années par la navigation aérienne, s'est aussitôt posée la nécessité de réglementer la circulation des aéronefs et d'établir des règles juridiques nouvelles devenues indispensables par le développement de la science aéronautique.

Il faut bien reconnaître que dès qu'on parle beaucoup d'une chose nouvelle, aussitôt apparaît le besoin de la réglementer et d'en faire l'objet d'une nouvelle loi, car toujours, nous éprouvons la nécessité de nous placer sous la tutelle de l'État.

Une invention nouvelle susceptible, comme l'aviation, de troubler des situations juridiques et de léser certains intérêts devait donner lieu, en se plaçant uniquement au point de vue du droit, à des discussions et à des controverses. Tout naturellement on devait demander aux pouvoirs publics de s'occuper de cette invention, d'en examiner les effets, d'en empêcher les abus par une réglementation précise. L'absence de frontières aériennes devait encore élargir le champ de la réglementation et provoquer la réalisation d'ententes internationales.

Les exploits des aviateurs finirent par émouvoir aussi

les pouvoirs publics, non seulement en France, mais même en Angleterre où des députés déposèrent à la Chambre des Communes un projet de loi pour réglementer la circulation aérienne. Nous verrons par la suite que le Gouvernement Britannique sous la pression des événements édicta récemment des règles particulières s'appliquant spécialement aux aéronats étrangers.

Mais c'est surtout en droit international que les questions soulevées par la navigation aérienne devaient être indispensablement tranchées par une entente entre les pays étrangers. La nécessité s'en faisait sentir rapidement et en 1908 le *Journal des Tribunaux* (de Bruxelles) la signalait dans un article remarquable intitulé : « Philosophie du Droit. Le Droit aérien », que nous allons reproduire. « Quelques avocats avaient décidé l'autre jour d'affronter les sensations d'une ascension en ballon. J'ignore si ce voyage du jeune barreau s'effectuera ? Je le souhaite. Ils verront s'étaler sous leurs yeux le jardin clair du Brabant à l'époque des moissons et s'étonneront peut-être de l'uniformité du spectacle, tant de choses vues de haut se transforment, s'aplanissent, se nivellent et prennent un aspect différent de celui sous lequel elles nous apparaissent d'habitude. Pour peu qu'il y ait parmi les aéronautes un juriste imaginaire, il se livrera, à l'occasion de son voyage, à de graves méditations qui élèveront sa pensée et troubleront singulièrement ses conceptions juridiques. Car il n'est pas douteux que la conquête par l'homme du domaine aérien ne soulève bientôt les plus curieux problèmes du Droit.

Lorsque pour la première fois planait au-dessus de Verdun le dirigeable « Patrie », les vigilants gardiens des forteresses de la frontière allemande durent éprouver un émoi peu commun. Si à ce moment un docteur spécial en droit des gens se fût laissé aller à sa rêverie juridique, peut-être eussions-nous deviné derrière son regard brillant et lointain, quelles vastes conceptions nouvelles s'agitaient dans son cerveau et quelles idées larges détruisaient en lui d'anciens préjugés.

Lorsque, pour la première fois, le « Zeppelin » fit le tour du lac de Constance, passant successivement du Wurtemberg en Bavière, puis en Autriche et dans la principauté de Lichtenstein, de là en Suisse pour pénétrer dans le Grand-Duché de Bade, et revenir à son point de départ, ne pensez-vous pas qu'un contrôleur général des domaines eût pu, dans un geste de découragement, déchirer son Code de législation douanière et sentir en son âme de fonctionnaire zélé l'inanité des règlements dont il avait mission d'appliquer les prescriptions.

En réalité, lorsque l'homme aura définitivement conquis le domaine aérien, toute une série de questions juridiques nouvelles se poseront.

Il faudra qu'une législation nouvelle, dont les législateurs de Rome n'auront fourni aucun élément, satisfasse aux exigences de nos mœurs. Il faudra que, par des fictions nouvelles, l'on crée une base juridique à des problèmes dont l'aspect sera inattendu.

Il faudra que l'on s'inspire souvent en matière de Droit

aérien, des prescriptions du Droit maritime, et je ne m'étonnerais pas, pour ma part, que, dans un avenir éloigné, l'abordage aérien fût réglé par des dispositions que dictera la pratique de l'aéronautique, que l'on contraigne les ballons et les aéronefs à se soumettre à des prescriptions hygiéniques et prophylactiques analogues à la quarantaine...

Qui doutera que sous peu des accords internationaux seront nécessaires, tant au point de vue douanier qu'au point de vue militaire.

Et, n'est-ce pas que les problèmes s'élargissent comme s'étendent les horizons au fur et à mesure que l'aviateur s'élève? — Et n'est-ce pas que tout ce que les juristes avaient érigé péniblement s'écroule petit à petit pour peu qu'on sonde les conséquences de la conquête de l'air?

Les notions de propriété et de souveraineté qui sont à la base de notre Droit, s'écroulent dès que l'on traite du domaine aérien. La règle : *Terræ potestas finitur ubi finitur armorum vis*, appliquée aux couches de l'air s'abroge d'elle-même. Droit international, Droit public, Droit civil! Un Farman qui plane au-dessus des plaines, un Zeppelin qui franchit les frontières, un Lebaudy qui domine les forteresses, un Santos-Dumont qui guide-rope le long des boulevards, vous détruisent et vous battent en brèche!

Les fourmis que nous sommes devront conformer leur législation à celle des abeilles.

Justinien n'avait pas prévu qu'Icare troublerait autant le

Code, le Digeste et les Institutes et que les Nouvelles mêmes seraient à ce point insuffisantes ».

La nécessité de réglementer la navigation aérienne par une entente de Droit International se faisait donc très vivement sentir : c'est ce qui fut aussitôt compris en France, et c'est à notre pays qui en toute occasion se présente toujours comme le porte-étendard de toutes les initiatives, que devait revenir l'honneur de prendre la tête du mouvement.

Dès le mois de décembre 1908, le Conseil des Ministres, sur la proposition des Ministres des Affaires Étrangères et des Travaux Publics, décida de provoquer à Paris la réunion d'une conférence internationale chargée d'étudier le régime juridique des aérônats (1).

La Conférence Internationale de la navigation aérienne se réunit à Paris pour la première fois le 18 mai 1910, sous la présidence de M. Millerand, ministre des Travaux Publics : des délégués des principaux pays y représentaient leurs gouvernements. — Une série de questions, au nombre de quinze (2), avaient été adressées par la France

(1) Le mot « aéronat » est employé ici dans son sens le plus large, s'appliquant à tout appareil plus léger ou plus lourd que l'air, et pouvant se diriger lui-même dans l'atmosphère.

(2) I. Y a-t-il lieu de distinguer les aérostats publics et les aérostats privés ?

Faut-il prévoir plusieurs espèces d'aérostats publics ?

a) Aérostats privés ;

b) Aérostats publics.

II. L'aérostat doit-il avoir une nationalité ?

aux puissances invitées. Sur la demande de M. Tittoni, M. Louis Renault, membre de l'Institut, jurisconsulte du Ministère des Affaires Étrangères, premier délégué de

Quelles règles doit-on suivre pour déterminer cette nationalité ?

III. L'aérostat doit-il être pourvu d'un permis initial de navigation et dans quelles conditions ?

IV. L'aérostat doit-il être immatriculé dans son pays d'origine et dans quelles conditions ?

Convient-il de publier et d'échanger entre États une liste officielle des aérostats ?

V. Faut-il imposer l'obligation d'assurer l'identification des aérostats, à terre ou en marche, au moyen de marques extérieures ?

VI. Doit-on exiger des conditions d'aptitude pour le personnel de l'aérostat ?

VII. Des règles internationales à imposer lors du départ de l'aérostat, relativement à l'aérostat lui-même, au personnel de service, aux passagers et au chargement.

Faut-il interdire ou réglementer le transport de certains objets ?

Faut-il notamment permettre aux aérostats le transport et l'emploi d'appareils radiotélégraphiques ?

VIII. Des papiers de bord dont l'aérostat doit être porteur.

IX. Faut-il, pour garantir la sécurité de la circulation, d'une part, imposer aux aérostats en marche certaines mesures de précaution (signaux visibles et sonores, directions à suivre, etc..) et, d'autre part, établir sur le sol des marques distinctives qui faciliteraient la reconnaissance de certains points ?

X. Des règles internationales à imposer lors de l'atterrissage. Faut-il restreindre la liberté d'atterrissage ?

a) Signaux avertisseurs d'atterrissage (visibles ou sonores);

b) Communications internationales des zones interdites ou dangereuses.

XI. Quelles obligations convient-il d'imposer après l'atterrissage aux diverses personnes à bord pour la sauvegarde des intérêts de police et de douane ?

XII. L'aérostat lui-même doit-il être exempt de droit de douane ? à quelles conditions ?

France, fut désigné à l'unanimité comme Président de la Conférence. — Pendant un mois (du 18 mai au 29 juin), les travaux se poursuivirent, travaux qui n'ont du reste encore donné aucun résultat pratique et qu'il est probablement réservé (du moins il faut l'espérer), à la prochaine Conférence, de couronner par un accord international.

De nombreuses associations scientifiques et techniques s'occupent également de la question dans tous les pays. — En 1910, la municipalité de Vérone, avec l'appui de plusieurs jurisconsultes, prit l'initiative de convoquer un Congrès International pour examiner les nombreuses questions que font naître la navigation aérienne et les moyens à employer pour la réglementer. — Ce Congrès se tint du 31 mai au 2 juin et de nombreux juristes de tous pays y déposèrent des travaux (1).

La même année l'Aéro-Club de France élaborait un pro-

XIII. Mesures à prendre après l'atterrissage pour la sauvegarde des aérostats, de leur personnel et de leurs appareils.

XIV. Des épaves de la navigation aérienne. De l'assistance aérienne. Faut-il imposer aux aérostats et à l'État sous-jacent l'obligation de porter secours aux aérostats en détresse?

XV. Les règles qui précèdent sont-elles applicables, et dans quelle mesure, aux aérostats publics?

Ne convient-il pas d'édicter des règles spéciales aux aérostats publics? Faut-il notamment leur reconnaître les privilèges de l'exterritorialité?

(1) Citons notamment le professeur Zocco-Rosa, Léonidas Gordina (*le Droit de l'État sur l'atmosphère*), Adone Siolla (*les Assurances aériennes*), le professeur Scipion Gemma (*Grandes lignes d'un droit international de navigation aérienne*), Edmond Pittard (*la Police aérienne*), Pappafava, etc...

jet de réglementation de la navigation aérienne et un projet de code international de l'air (1).

Cette année-là encore, à la session de Paris de l'Institut de Droit International, fut remise à l'ordre du jour la question du régime juridique des aérostats. Précédemment déjà, dès 1902, MM. Fauchille et Nys avaient déposé à Bruxelles deux rapports sur ce sujet. Mais devant les progrès techniques considérables réalisés en aéronautique et aviation, M. Fauchille avait rédigé un nouveau rapport pour la session de Paris; malheureusement, le temps ayant manqué pour discuter ce rapport, l'Institut avait nommé une Commission de neuf membres pour étudier la question.

L'année suivante, à sa session de Madrid, du 15 au 22 avril, sous la présidence de M. Edouard Clunet, l'Institut délibéra sur le régime juridique des aérostats. M. Fauchille avait au préalable soumis son rapport à la Commission nommée à cet effet, lors de la précédente session; ce rapport était suivi d'une convention en 63 articles divisés en 3 parties : régime des aérostats en temps de paix, régime des aérostats en temps de guerre, régime des aérostats captifs et des aérostats libres non montés. — Sur la proposition de M. Fauchille, l'accord sur les principes fut d'abord voté pour pouvoir, par la suite, faciliter l'examen des détails et hâter leur discussion.

(1) Voir Desouches, *Réglementation de la navigation aérienne*, suivie des projets de l'Aéro-Club de France.

Du 31 mai au 2 juin 1944, sous la présidence de M. Millerand, se réunit à Paris, dans le palais du Trocadéro, le Congrès Juridique international de l'Aviation, fondé en France, en 1909. Après de nombreuses discussions, un code officieux précisa les points les plus importants que la navigation aérienne faisait envisager :

Art. I. — La circulation aérienne est libre, sauf les droits, pour les États sous-jacents, de prendre certaines mesures à déterminer en vue de leur propre sécurité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants.

Art. II. — Tout aéronef doit avoir une nationalité et une seule.

Art. III. — La nationalité de l'aéronef est celle de son propriétaire. Si l'aéronef appartient à une Société, la nationalité sera déterminée par celle du siège social de la Société.

Art. IV. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive de sa nationalité.

Art. V. — Tout aéronef devra emporter avec lui un document signalétique contenant toutes les indications propres à l'individualiser.

Art. VI. — Tout propriétaire d'un aéronef devra, avant que de le mettre en circulation hors des aérodromes privés, avoir obtenu de l'autorité publique l'inscription de cet aéronef sur un registre d'immatriculation tenu par l'autorité compétente.

Chaque État réglementera l'immatriculation des aéronefs dans les limites de son territoire.

Art. VII. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive indiquant le lieu de son immatriculation.

Art. VIII. — Les listes d'immatriculation seront publiées.

Art. IX. — Les aéronefs peuvent atterrir sur les propriétés non closes.

Art. X. — Il leur est interdit, sauf le cas de force majeure, d'atterrir :

a) sur les ouvrages fortifiés et aux alentours de ces ouvrages, dans le rayon déterminé par l'autorité militaire ;

b) dans l'intérieur des agglomérations.

Art. XI. — Tout atterrissage oblige à la réparation du préjudice causé. Toutefois s'il y a faute de la victime, l'auteur du dommage peut, à proportion de cette faute, être déchargé en tout ou en partie de la réparation qui lui incombe.

Art. XII. — Le jet consiste en toute projection volontaire d'objets, corps ou matière de toute nature.

Art. XIII. — Sauf le cas de péril imminent, le jet de toutes choses de nature à nuire, soit aux personnes soit aux biens est interdit.

Art. XIV. — En tous cas le préjudice causé donne lieu à réparation.

Art. XV. — Celui qui trouve tout ou partie d'un aéronef désarmé et abandonné doit en faire la déclaration à l'autorité compétente.

Art. XVI. — L'autorité compétente dûment avisée

prendra d'urgence les mesures nécessaires pour assurer la conservation de l'épave et la découverte du propriétaire.

Art. XVII. — Le propriétaire de l'épave peut la réclamer auprès de l'autorité qui en a la garde, dans le délai d'un an de la demande, en payant les frais de conservation. Il devra, en outre, payer à l'inventeur une prime de découverte calculée à raison de 10 % sur la valeur de l'épave au jour de la restitution, déduction faite des frais.

Le deuxième Congrès juridique international de l'aviation se tint à Genève en mai 1912 sous la présidence de M. Aloys de Meuron, avocat et député au Conseil national suisse. Il apporta tous ses soins à la question de la législation applicable et de la juridiction compétente en matière de locomotion aérienne et vota les textes suivants :

Art. I. — L'aéronef qui se trouve au-dessus de la pleine mer ou d'un territoire qui ne dépend de la souveraineté d'aucun État, est soumis à la législation et à la juridiction du pays dont il a la nationalité.

Art. II. — Lorsqu'un aéronef se trouve au-dessus d'un territoire d'un État étranger, les actes accomplis et les faits survenus à bord et qui seraient de nature à compromettre la sécurité ou l'ordre public de l'État sous-jacent sont régis par la législation de l'État territorial et jugés par ses tribunaux.

Art. III. — La réparation des dommages causés aux personnes et aux biens sur le territoire de l'État sous-jacent est régie par la loi de cet État ; l'action en réparation peut être exercée soit devant les tribunaux de cet

État soit devant les tribunaux de l'État dont l'aéronef a la nationalité.

Art. IV. — Les actes accomplis et les faits survenus dans l'espace à bord de l'aéronef et qui n'intéresseraient pas la sécurité ou l'ordre public de l'État sous-jacent, restent soumis à la législation et à la juridiction du pays dont l'aéronef a la nationalité.

Art. V. — En cas de naissance et de décès à bord pendant un voyage aérien, le pilote en dressera acte sur le livre de bord. Dans la première localité où l'aéronef atterrira, le pilote sera tenu de déposer copie de l'acte qu'il aura dressé. Le dépôt sera fait, savoir : si la localité fait partie du territoire dont l'aéronef a la nationalité, à l'autorité publique compétente ; si la localité est située en territoire étranger, entre les mains du consul dont l'aéronef a la nationalité. Au cas où il ne se trouverait pas de consul dans cette localité, la copie de l'acte sera transmise par le pilote sous pli recommandé à l'autorité consulaire ou à l'autorité compétente dont l'aéronef a la nationalité.

Enfin, en août 1913 eut lieu à Francfort le troisième Congrès juridique international de l'aviation. Les questions examinées furent celles que soulèvent la propriété du dessus et la réparation du dommage causé par les aéronefs. Le Congrès adopta les articles suivants :

De la propriété au-dessus.

Art. I. — Nul ne peut, à raison d'un droit de propriété,

s'opposer au passage d'un aéronef dans des conditions qui ne présentent pour lui aucun inconvénient appréciable.

Art. II. — Tout abus du droit de passage donne ouverture contre son auteur responsable à une action de dommages-intérêts.

De la réparation du dommage causé par les aéronefs.

Art. III. — La réparation du dommage causé par un aéronef soit aux personnes, soit aux biens, qui se trouvent à la surface, incombe aux détenteurs de l'aéronef, outre le droit de la personne lésée de s'adresser à celui qui est responsable d'après le droit commun.

Art. IV. — Le détenteur, tenu à la réparation du dommage causé, a un recours contre l'auteur responsable d'après le droit commun.

Art. V. — Au cas où le dommage serait dû en tout ou en partie au fait de la personne lésée, le juge pourra prononcer l'exonération totale ou partielle du détenteur.

Art. VI. — Le détenteur peut opposer l'exception de la force majeure.

Art. VII. — Les prescriptions de l'article III ne sont pas applicables si au moment de l'accident, la personne lésée ou la chose endommagée étaient transportées par l'aéronef ou encore si la personne lésée était occupée elle-même à la manœuvre de l'appareil.

Tels sont les premiers éléments juridiques aériens qui serviront à inspirer les législateurs de tous les pays.

Comme on l'a vu, toutes les questions importantes y sont envisagées et le champ de discussion des législateurs est immense. Nous ne nous proposons pas de les passer successivement en revue. Nous nous bornerons simplement à examiner les deux grandes questions de la liberté de l'air et de la nationalité des aéronefs et comment elles se comporteront dans le cas de guerre aérienne.

PREMIÈRE PARTIE

L'espace aérien en temps de paix
et sa propriété

CHAPITRE I

SECTION I

L'air est-il libre ?

Une grande question se pose aussitôt lorsqu'on envisage le problème de la circulation aérienne. Comment concilier le droit de naviguer dans les airs avec la propriété privée ? Un aéronat aura-t-il le droit de circuler à sa guise comme bon lui semble, c'est-à-dire aura-t-il le droit en quittant l'espace situé au-dessus de la voie publique de s'élever au-dessus des propriétés privées ?

Au premier abord, certains répondront par l'affirmative : et cependant il suffira de quelques instants de réflexion pour s'apercevoir de ce que ce droit aurait de révoltant et d'arbitraire.

Serait-il admissible qu'un aéronat se promenât à quelques mètres au-dessus de votre tête et planât peut-être pendant des heures au-dessus de votre maison, de votre jardin, au-dessus de votre propriété, en un mot en pénétrant ainsi dans votre intimité ?

De plus, étant ainsi dans les airs, un aéronat en passant

peut, sans doute involontairement, laisser choir un objet, des gouttes d'huile ou n'importe quelle autre chose, d'où dégâts et accidents amenant autant de litiges et difficultés ; d'où autant d'atteintes portées à la propriété privée.

Le Code civil en effet, s'inspirant de l'adage latin *Qui dominus est, est cœli et inferiorum*, s'exprime ainsi dans son article 552 :

« La propriété du sol comporte la propriété du dessus et du dessous.

« Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre des servitudes ou services fonciers.

« Il peut faire au-dessous toutes constructions et fouilles qu'il jugera à propos et tirer de ces fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir, sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines et des lois et règlements de police. »

Il semble donc d'après cette formule que le propriétaire du sol pouvait se considérer comme propriétaire absolu de tout l'espace aérien situé au-dessus du lieu lui appartenant.

Et cependant la doctrine et la jurisprudence des cours et tribunaux ne sont pas entièrement d'accord : les uns estiment que le propriétaire a le droit d'user de l'espace situé au-dessus de son sol comme bon lui semble et que ce droit n'est limité que par les possibilités matérielles et par les lois et règlements. Il a même le droit de faire condamner un chasseur qui se trouvant sur son propre terrain

tire au vol une pièce de gibier passant au-dessus de son terrain.

D'autres au contraire se basent sur un arrêt de la Cour d'appel de Douai du 11 février 1880 disant : « ... que si, selon l'article 552 du Code civil, la propriété du sol comprend celle du dessus et celle du dessous, *il ne s'ensuit pas que l'on doive nécessairement considérer comme un accessoire du sol tout l'espace qui existe au-dessus de la propriété, conséquence qu'il faudrait déduire de la loi pour reconnaître dans l'espèce qu'il y a eu délit de chasse...* », et estiment au contraire que l'article 552 ne s'applique pas au domaine aérien lui-même, mais seulement aux constructions et plantations qui partent du sol et qui viennent faire saillie sur le fonds du voisin ; cette opinion est très discutable et a du reste été critiquée par M. Julliot qui fait remarquer que c'est confondre l'espace qui se trouve au dessus de la propriété avec l'air qui y circule.

Dans son livre sur le « Domaine aérien et le régime des aérostats », M. Fauchette émet encore une autre opinion : « Une chose n'est susceptible de propriété privée ou publique que si elle se prête à une certaine appropriation ; pour se prétendre propriétaire d'une surface quelconque, il faut pouvoir l'occuper d'une façon réelle et continue. Il n'en saurait être ainsi en ce qui concerne l'air... »

De ces opinions divergentes il est bien difficile d'en retenir une plus particulièrement : ce qui semblerait le plus logique, c'est de ne prévoir aucune demande et aucune action quand aucun dommage n'a été commis. Un aéronat

passant très haut dans les airs ne saurait donc être poursuivi devant les tribunaux comme ayant violé une propriété privée.

Il en serait autrement si l'aéronat par telle ou telle manœuvre avait eu l'intention de causer un dommage quelconque au droit d'autrui : dans ce cas il y aurait malveillance et les tribunaux appliqueraient certainement ce qu'on est convenu d'appeler la Théorie de l'abus de droit.

Cette théorie, adaptée aux questions aériennes, a été étudiée à la Conférence des avocats, et son rapporteur, M^r Marcel Mirtil, disait à ce sujet : « On conçoit à la rigueur que le propriétaire du dessus se plaigne, si l'on touche à son fonds, puisqu'alors on opère une transformation de choses matérielles sur lesquelles porte son droit de propriété. On ne voit pas quelles atteintes matérielles seront portées à son droit par le passage d'un aéroplane au dessus de son fonds ». Il ne peut non plus y avoir atteinte morale : « On la concevrait si le propriétaire de l'aéroplane agissait dans le but de contester le libre exercice du droit de propriété, mais lorsqu'il agit sans malveillance et sans discuter le droit du propriétaire, on ne peut soutenir qu'il lui ait causé un préjudice même moral. Quelle serait donc l'action par laquelle celui-ci s'adresserait aux tribunaux ? Ce ne peut-être l'action de l'article 1382, car il n'y a, dans notre hypothèse, ni faute, ni maladresse. Ce n'est pas l'action en revendication, puisque l'aviateur ne possède ni ne détient l'espace aérien, sur lequel il n'émet

aucun droit privatif. Ce ne pourrait être qu'une action analogue à l'action *injuriarum* du droit romain, mais les tribunaux pourraient-ils rendre un jugement favorable à l'auteur d'un pareil procès ? »

Dans son rapport à la Commission de revision du Code civil, M. Saleilles avait déjà d'ailleurs exposé très clairement cette théorie de l'abus de droit ; celle-ci part de cette idée qu'en principe tous les droits ont des limites ; ce qui est dans les limites du droit est donc licite, mais ce qui en sort n'est pas forcément illicite ; si on rentre maintenant dans les limites du droit, on dira qu'il y a abus de droit, lorsque, tout en ne faisant que ce qui est licite on le fait dans le but exclusif de nuire à autrui.

« L'exercice du droit de propriété, écrit à ce sujet M. Julliot (1), sinon le droit lui-même, a pour limite, dans l'espace, la région que nous utilisons, région d'une hauteur variable, selon que nous employons la terre à semer du blé, à construire une chaumière ou à édifier un gratte-ciel. Vouloir, au-dessus de cet espace utilisé, interdire la simple circulation aérienne, ce serait, comme je l'ai déjà dit ailleurs, non pas seulement un abus de droit, mais même un acte illicite, une atteinte à cette liberté individuelle, qui constitue un droit opposable à notre droit de propriété lui-même. »

Il est donc nécessaire que les tribunaux, en matière

(1) Julliot, « De la circulation aérienne et des entraves provenant du chef des propriétaires du sol » (*Revue juridique internationale de la locomotion aérienne* de juillet-août 1910).

d'abus de droit fixent leur jurisprudence de la manière la plus large possible et cela dans l'intérêt même de la navigation aérienne à laquelle il faut donner toutes facilités pour se développer complètement.

En outre, moins il y aura d'entraves et de règlements intérieurs dans chaque pays, plus les États arriveront à s'entendre rapidement pour réglementer la circulation internationale aérienne.

Regnard avait écrit :

Tous les hommes vivants sont ici-bas esclaves.
Mais suivant ce qu'ils sont, ils diffèrent d'entraves,
Les uns les portent d'or et les autres de fer.

Il n'avait pas songé à l'homme de l'air qui risque bien, lui aussi, de se voir opposer de nombreuses entraves et pourtant quel beau geste ne serait-ce pas si une entente entre les nations arrivait à affranchir l'homme-oiseau de toutes les barrières et contingences terrestres et lui laissait sa liberté pleine et entière !

Malheureusement, comme nous le verrons, l'intérêt et l'égoïsme qui guident les actes des peuples aussi bien que ceux des individus, passent avant les idées les plus hautes et les plus belles.

SECTION II

Corrélation entre le Droit maritime et le Droit aérien.

Le même phénomène qui s'est déjà produit autrefois dans l'histoire du droit se renouvelle actuellement ; de même que presque toutes les institutions du droit maritime sont le prolongement d'institutions terrestres, de même presque toutes les institutions du droit aérien seront le prolongement d'institutions maritimes. Le droit étant le règlement de relations sociales, il ne peut que régler les rapports des hommes dans les transactions auxquelles ils se livrent, d'abord sur terre, ensuite sur mer, enfin dans les airs. Les institutions juridiques terrestres ont donc été appliquées à la mer par analogie, et au fur et à mesure des progrès de la navigation aérienne, elles seront également prolongées dans le domaine de l'air.

Pour le jurisconsulte romain, la mer ne peut pas être l'objet de la domination de l'homme ; par analogie il en déduit que l'État ne peut non plus avoir aucun droit de propriété ou de souveraineté sur l'air qui les environne : c'est l'*aer communis*.

Au xv^e siècle, Barthélemy de Cepolla reproduisant l'enseignement des jurisconsultes romains écrit : « *Aer ejusque usus communis est, sicut mare et littora maris, et*

tanquam commune perpetuo in totum occupari non potest. »

Mais, dans un temps plus ou moins rapproché, ne verra-t-on pas quelque grande puissance élever des prétentions à l'empire de l'air et soulever ainsi les débats fameux qui avaient surgi jadis sur le *Mare liberum* et le *Mare clausum* ? Il y a quelques années Guillaume II déclarait, dans un discours resté célèbre, que l'avenir de l'Allemagne était sur la mer, et actuellement ne proclame-t-on pas en France que lui assurer la maîtrise de l'air, c'est en même temps lui assurer son avenir.

Le principe que la mer, aussi bien que l'eau courante et l'air, n'est pas susceptible de propriété avait déjà été posé par les jurisconsultes romains. Mais au Moyen-Age surgit une nouvelle théorie tendant à soutenir que les États avaient le droit d'étendre leur souveraineté sur certaines mers ; le motif principal qu'on invoquait à l'appui de cette prétention était le besoin de justifier la juridiction des tribunaux. A l'opposé, des écrivains libéraux comme Ange de Ubaldis et Nicolas Everardi, soutenaient que les mers et les flots devaient rester la propriété de tous. « Les mers et toutes les choses immobilières, disaient-ils, ont été primitivement communes. Si cela est changé pour les terres, cela n'est point changé pour les mers. »

Cependant plus tard une nouvelle théorie fut défendue par Grotius et les jurisconsultes anglais de la fin du *xvii^e* siècle : on fit une distinction entre le *mare exterum*

et le *mare proximum* ; le *mare exterum* était libre, et le *mare proximum* était assujetti à la souveraineté de l'État aussi loin que portaient les canons.

Allait-on pour l'air faire la même distinction et séparer le domaine aérien en *Aer exterum* et *Aer proximum* ? — Tel n'était pas l'avis de Barthélemy de Cepolla que nous avons déjà cité et qui tenant compte de la nature de l'air proclamait l'obligation de laisser libre l'atmosphère. *Aer super domum nostrum debet esse liber usque ad cælum*.

En ces derniers temps, la question revenant à l'ordre du jour a fait l'objet de nombreuses études et plusieurs auteurs l'ont examinée d'une manière approfondie.

Le docteur Grünwald, dans son livre intitulé *Das Luftschiff im Völkerrecht und strafrechtliche Beziehung* constate la nécessité de solutionner, au point de vue international, les nombreuses questions soulevées par la navigation aérienne. M. Luc Briey a résumé les traits principaux de cet ouvrage :

« Le docteur Grünwald ne s'occupe pas de l'espace qui se trouve au-dessus de la haute mer ou de territoires inoccupés.

« La navigation aérienne y est libre. Il ne s'occupe pas davantage de cette partie de l'air qui n'est pas respirable, puisque la navigation y est impossible. Il se cantonne dans cette partie de l'air offrant les éléments nécessaires à la vie et qui est par suite susceptible de se prêter à l'aérostation.

« Il divise l'air respirable en deux parties, celui sur

lequel une nation ou des particuliers ont des droits de propriété et celui qui rentre simplement dans leur sphère d'influence. Une première difficulté consiste à déterminer la limite exacte qui sépare ces deux régions de l'air. On peut dire qu'en principe la région de l'air sur laquelle les particuliers et les États ont un droit de propriété est celle qui est nécessaire à l'existence des hommes. Celle qui se trouve au delà doit suivre la condition de la mer territoriale. Ici, surgit une seconde difficulté : le droit de propriété s'étend à tout ce qui se trouve au-dessus du sol. Les États auraient-ils donc un droit de propriété sur toute la région de l'air qui est au-dessus de leur territoire ? C'est, dit-il, une opinion absolue qu'il faut repousser. On dira ou bien que le droit de propriété des États est limité par l'existence d'une servitude internationale d'ordre public, ou bien que les États n'ont sur l'air, qui est au-dessus de leur territoire, qu'un certain empire ; cet empire les autorise à défendre leurs intérêts, et par suite à limiter la navigation aérienne, quand elle lèse leurs intérêts, mais jamais à la prohiber complètement, l'air devant être considéré comme un moyen de communication international. Le jurisconsulte allemand distingue entre les aérostats appartenant à un État et ceux qui sont la propriété des particuliers. Si dans l'espace sans maître, un délit est commis par ou sur un aéroplane, appartenant à l'État, il est réputé commis sur le territoire de cet État et réprimé d'après ses lois ; si, au contraire, le délit était commis sur un aérostat privé, il doit être puni

d'après les lois du pays auquel appartient son propriétaire. »

Voici les conclusions du docteur Grünwald : « L'espace qui se trouve au-dessus du territoire d'un État est sa propriété. Celui qui est au-dessus de ses eaux territoriales rentre dans sa sphère d'influence. Celui enfin qui domine la haute mer et des territoires sans maître constitue un domaine libre.

« La propriété de l'État sur l'espace qui se trouve au-dessus de son territoire ne s'exerce que dans la mesure de son intérêt. Cet intérêt seul sert de limite à l'usage international de l'air, comme moyen de communication.

« Il faut distinguer les aérostats d'État et les aérostats privés. Les premiers font partie intégrante du pays auquel ils appartiennent et jouissent à l'étranger du bénéfice de l'extraterritorialité. Les aérostats privés doivent être traités comme les navires appartenant aux particuliers, quand la nationalité de leur pays d'origine leur a été conférée. »

Le travail du docteur Grünwald a encore été analysé par M. Bonnetas qui dans le *Journal de droit international* de Clunet s'exprimait ainsi :

« L'impossibilité d'une assimilation parfaite entre la navigation aérienne et la navigation maritime apparaît ici avec évidence. Au lieu de s'efforcer d'établir *a priori* cette assimilation, l'auteur aurait dû, à notre avis, exposer les délits qu'un aérostat est susceptible de commettre, et les rapprocher de ceux dont peut se rendre coupable un

navire. Cette question une fois résolue, on aurait pu discuter utilement sur l'application des règles internationales différentes ou identiques. Pour ne citer qu'un exemple, il est certain que l'espionnage sera beaucoup plus facile avec l'aide d'aérostats perfectionnés qu'il ne l'est avec un navire quelconque ; il est bien plus aisé de se rendre compte de l'organisation d'une forteresse du haut d'un aérostat, qu'on ne peut le faire du bord d'un navire. Dans ces conditions, conviendra-t-il plus tard de distinguer suivant que l'espion se trouve sur un aérostat d'État ou sur un aérostat privé ?

« Évidemment il ne s'agit encore que de discussions entre jurisconsultes ; mais qui n'aperçoit, en raison même des controverses que la question soulève, la nécessité de la régler, pendant le temps relativement court sans doute qui nous sépare du moment où cette législation sera devenue d'une immédiate urgence ? Ce règlement ne peut qu'être l'œuvre d'une conférence internationale dont la réunion s'impose. »

Depuis, cette conférence internationale due à l'initiative du Gouvernement français, comme nous l'avons vu, a eu lieu, cependant si elle n'a encore donné aucun résultat immédiat, du moins a-t-elle posé des bases et établi des principes sérieux, préparant ainsi la tâche de la prochaine conférence, et facilitant le travail des législateurs de tous les pays.

CHAPITRE II

DE LA NATIONALITÉ DES AÉRONATS

Parmi les nombreuses questions de Droit International que soulève la navigation aérienne, il en est une capitale, qui, du reste, est presque à la base du problème, c'est celle de la nationalité des aéronefs.

Mais à cette question se rattache la distinction qu'il convient de faire entre les aérostats privés et les aérostats publics, distinction qui fut proposée par M. Fauchille à la session de l'Institut de Droit International de Madrid en 1911. On aurait pu croire qu'une telle classification aussi naturelle ne soulèverait aucune objection, aucune critique. Il n'en fut rien. M. Pillet la combattit en prétendant d'abord qu'elle était inutile, parce qu'il n'existe « en temps de paix aucune différence, au moins actuellement, entre aérostats publics et aérostats privés », ensuite qu'elle était dangereuse parce qu'elle constitue un premier pas dans la voie de l'assimilation entre les aérostats et les navires », alors qu'il serait beaucoup plus rationnel d'assimiler les aérostats aux automobiles.

M. Fauchille, persistant dans la distinction qu'il pré-

conisait, répondit qu'il s'agissait « d'une question de circulation internationale. Or un Etat n'admettra pas qu'un aérostat public puisse entrer dans l'atmosphère qui s'étend au-dessus de son territoire, sans autorisation. Il ne saurait avoir la même exigence pour les aérostats privés ». — « La distinction serait aussi nécessaire avec l'assimilation aux navires : car de même qu'il y a des navires publics et privés, il y a nécessairement des automobiles publiques et privées ».

En définitive M. Paul Fauchille obtint gain de cause puisque le principe de la distinction fut voté par l'Institut à l'unanimité moins deux voix.

Cependant quelques discussions s'élevèrent encore sur les conditions que doit remplir un aérostat pour être public. Pour les uns il suffirait qu'un aérostat fût destiné au service de l'État quand bien même il n'appartiendrait pas à l'État. Pour d'autres il faudrait uniquement que l'État fût propriétaire, avec cet autre élément que l'aéronat fût commandé par un fonctionnaire de l'État. A la conférence internationale de la navigation aérienne de Paris en 1910, ces deux opinions étaient représentées par les différents États : la France et l'Italie soutenaient la première opinion, tandis que le Danemark et la Russie défendaient la seconde. Enfin au cours de la discussion, les délégués de Grande-Bretagne proposèrent de s'en référer à l'usage adopté dans la marine pour désigner le vaisseau public.

En fin de compte, la Commission se mit d'accord pour décider qu'un aéronat serait public : 1° lorsqu'il sera

affecté au service d'un État ; 2° lorsqu'il sera commandé par un fonctionnaire de cet État, dûment commissionné.

Mais une nouvelle distinction doit encore être faite parmi les aéronats publics qu'on divise à leur tour en aéronats militaires et aéronats de police. Un aéronat militaire devra remplir deux conditions : être affecté à un service militaire et être placé sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme, mais il devra avoir à bord un certificat établissant son caractère militaire et mentionnant le nom du commandant.

Quant aux aéronats de police, ils serviront soit à des opérations de police proprement dite, soit à des opérations sanitaires et douanières ; ils devront naturellement être commissionnés par l'État auquel ils appartiendront, mais étant donnée la nécessité dans laquelle ils se trouveront parfois à ne pas faire connaître leur qualité, ils ne seront pas astreints à avoir à bord un commandant en uniforme.

Une fois la distinction entre aérostats publics et aérostats privés bien établie, une nouvelle difficulté s'élève au sujet de la nécessité de donner une nationalité aux aéronats et des conditions qui serviront à la déterminer.

A la Conférence internationale de Paris de 1910, la Suisse et les Pays-Bas assimilant l'aéronat à l'automobile trouvaient injuste de lui donner une nationalité, puisqu'il aura un propriétaire d'une nationalité déterminée, et qu'il sera immatriculé dans le pays de ce propriétaire. Mais la plupart des autres États assimilaient l'aéronat à un navire et en concluaient qu'il devait avoir une nationalité

bien déterminée. Il faut en effet considérer que les États, par la nature même de la navigation aérienne, sont dans l'impossibilité de vérifier si un aéronef pénétrant au-dessus de leur territoire remplit les conditions nécessaires pour sauvegarder la sécurité générale. Il faut donc que les aéronefs soient placés sous le contrôle d'un État qui pourra ainsi être rendu responsable vis-à-vis des autres États. D'un autre côté un aéronef circulant en pays étranger pourra avoir à faire valoir des droits qui lui seront reconnus dans la circulation aérienne : il aura pour cela besoin de se placer sous la protection de l'État auquel il appartient.

La Commission adopta donc à l'unanimité moins les Pays-Bas et la Suisse le principe d'une nationalité à conférer aux aéronefs.

A la session de l'Institut de Droit International de Madrid, M. Paul Fauchille avait ainsi formulé une seconde règle : « Tout aérostat doit avoir une nationalité et une seule, déterminée par celle du propriétaire, et être identifié par une immatriculation dans les registres d'un État ; nécessité de marques spéciales de reconnaissance sur les aérostats. » En opposition avec M. Fauchille, M. Meili jugeait inutile de donner une nationalité aux aéronefs et disait à ce sujet : « Une identification est nécessaire pour chaque aéronef, mais non pas une nationalisation. Cette dernière, en effet, entraînerait des conséquences, à mon avis, inadmissibles. Un Allemand possède un aéronef dont le port d'attache est en France : il engage

un Français comme pilote ; le brevet de capacité délivré en France à ce pilote devrait être rendu exécutoire à Berlin. Il est à craindre également que, si vous adoptez le principe de la nationalité, la souveraineté territoriale se trouve paralysée. Supposez un dommage commis sur le territoire, du fait du pilote : celui-ci invoquera aussitôt pour se dérober aux conséquences de son acte l'intervention de son consul. Telles seraient les suites nécessaires d'une attribution de nationalité aux aéronefs. Au contraire, si l'on se contente d'exiger un port d'attache pour les aérostats, la souveraineté territoriale demeurera maîtresse chez elle ainsi qu'il convient (1). »

M. Paul Fauchille répondit à M. Meili qu'il pourrait fort bien se faire que le brevet de pilote délivré en France ne fût pas rendu exécutoire en Allemagne, et que, d'un autre côté, en cas de dommage causé au territoire sous-jacent, ce seraient les tribunaux de ce territoire qui seraient compétents. Mais « il est intéressant, en temps de paix, de connaître la nationalité d'un aérostat qui passe dans les airs ; si des actes, des contrats y sont passés, si des délits y sont commis, on peut admettre, par exemple, que la loi du pavillon détermine la compétence judiciaire et législative. L'intérêt d'une nationalité n'est pas moindre en temps de guerre, où l'on peut concevoir, par exemple, que les neutres obtiennent le libre passage qui serait refusé aux belligérants. »

(1) *Annuaire de l'Institut de droit international*, t. XXIV (1911).

De même que la Commission de la Conférence Internationale de la navigation aérienne, dont nous venons de parler, l'Institut de Droit International décida à l'unanimité moins deux voix que tout aérostat devrait avoir une nationalité.

Reste maintenant à déterminer les règles qui devront servir à fixer la nationalité d'un aéronef. Là, différents systèmes se trouvent en présence.

Dans un premier système, appelé *système du port d'attache*, un aéronef aura la nationalité du pays où est situé son point habituel de départ et d'arrivée. Le grand avantage de ce système est que presque tous les aéronefs qui circuleront au-dessus du territoire d'un État seront de sa nationalité, même les aéronefs appartenant à des étrangers établis dans ce pays. De cette matière l'intervention d'un pays plus ou moins éloigné dont ressortirait le propriétaire d'un aéronef deviendrait assez rare.

Ce système cependant, malgré les avantages qu'il paraît présenter, n'a pas été pris en considération, pas plus d'ailleurs que celui qui détermine la nationalité d'un aéronef d'après le domicile de son propriétaire. Avec cette théorie du domicile, un État donnera sa nationalité à tous les appareils existant sur son territoire, dont les propriétaires seront domiciliés sur son sol, que ce soient des nationaux ou des étrangers : par suite il ne pourra pas la donner à des aéronefs domiciliés en pays étranger et qui cependant appartiendraient à des étrangers.

Il ne reste plus alors en présence que deux théories,

celle qui détermine la nationalité de l'aéronat d'après la nationalité du propriétaire et celle qui détermine cette nationalité d'après le lieu d'immatriculation de l'aéronat. M. Paul Fauchille, à la session de Madrid, soutint la première théorie; aussi écrivit-il à ce sujet : « Ce qu'il faut considérer, ce n'est pas le ballon, instrument passif, mais le propriétaire, être intelligent et responsable dont il dépend. D'autre part, il vaut mieux se fonder sur la nationalité du propriétaire plutôt que sur son domicile pour deux motifs : 1° parce que la nationalité constitue un élément plus stable que le domicile qui est bien plus variable; 2° parce qu'en temps de guerre l'Etat a intérêt à pouvoir rappeler à sa disposition les aéronefs, propriété de ses nationaux. »

M. Strisower critiquait au contraire la détermination de la nationalité de l'aérostat par la nationalité du propriétaire. « Dans l'hypothèse d'un aéronef planant au-dessus d'un territoire étranger, disait-il, le rapport soumet à un certain degré les actes passés éventuellement à bord à la loi nationale de l'aéronef et aux tribunaux de ce pays. Prenons alors le cas d'un aéronef appartenant à un Brésilien, mais qui a son port d'attache en France, dont l'équipage se compose probablement de Français, dont les passagers sont probablement Français pour la plus grande partie. — Est-ce qu'on comprendrait l'application de la loi brésilienne et la compétence des tribunaux brésiliens pour les actes passés à bord de cet aéronef ? »

M. Edouard Rolin estimait qu'il y aurait « de graves

inconvenients à déterminer la nationalité de l'aéronef d'après la personnalité de son propriétaire », et qu'il valait mieux attribuer à l'aérostat la nationalité de l'État sur les registres duquel il serait immatriculé. — MM. Fiore, Weiss, Strisower, de Olivart, de Lapradelle, Diena et Edouard Rolin s'unirent à M. Politis pour proposer la formule suivante : « La nationalité de l'aéronef sera déterminée par son immatriculation sur les registres d'un État. (1) »

Malgré l'opposition de M. Fauchille qui prétendait que de cette manière le propriétaire de plusieurs aéronefs pourrait donner à chacun d'eux une nationalité différente en les faisant immatriculer dans différents États, la formule fut adoptée par l'Institut.

Cependant les conditions que devait remplir un aéronef pour être immatriculé restaient encore à déterminer.

Une proposition tendant à ce que l'aéronef fût immatriculé dans le pays de son propriétaire fut soutenue par MM. Fauchille, de Bar, de Boeck, Lehr, de Lapradelle et Beauchet : elle fut rejetée.

MM. de Lapradelle, Lehr, Fauchille, etc... proposèrent alors un autre texte : « L'État auquel l'immatriculation est demandée détermine sous sa responsabilité à quelles personnes et sous quelles conditions il peut l'accorder, la suspendre ou la retirer. L'aéronef étranger ne peut être

(1) *Annuaire de l'Institut de droit international*, t. XXIV (1911).

immatriculé que si la loi nationale de cet étranger ne s'y oppose pas. »

M. Pillet s'éleva aussitôt contre les mots « sous sa responsabilité ». — « L'inscription de cette responsabilité éventuelle dans le texte, disait-il à ce sujet, constitue une menace de conflits entre l'Etat d'immatriculation et l'Etat national. — Un national est protégé diplomatiquement par l'Etat auquel il appartient : si l'on admet que l'Etat d'immatriculation puisse devoir quelque protection à un non-national, on crée un risque de conflits entre ces deux souverainetés concurrentes. » — L'Institut se rangeant à l'avis de M. Pillet adopta ainsi la première partie de l'amendement. « L'Etat auquel l'immatriculation est demandée détermine à quelles personnes et sous quelles conditions il peut l'accorder, la suspendre ou la retirer. »

Une discussion assez vive s'engagea sur la seconde partie de l'amendement qui tenait en échec le droit d'immatriculation d'un Etat si la loi nationale du propriétaire s'opposait à l'immatriculation de l'aéronef à l'étranger. — M. Edouard Rolin considérait la disposition proposée comme portant « atteinte à la liberté de législation interne des Etats. » — M. Strisower rappelait que « le droit des gens n'exige pas que l'on refuse la naturalisation à un individu qu'un autre Etat considère toujours comme son ressortissant », et M. Weiss jugeait « inadmissible et inconciliable avec la souveraineté de l'Etat qu'on fit dépendre cette immatriculation de la volonté d'un Etat étranger. » — Vainement M. de Lapradelle, affirmant son

respect pour la souveraineté intérieure des Etats, invoqua-t-il « le droit absolu d'un Etat de dire à quelles conditions il reconnaitra comme valable une immatriculation effectuée à l'étranger par un de ses ressortissants. »

« L'Institut refusa de limiter le droit, pour les Etats, de déterminer à leur gré les conditions de l'immatriculation. De fait, autre chose est la prohibition d'immatriculer au mépris d'une disposition de loi étrangère ou la faculté de ne pas tenir pour valable l'immatriculation accordée à l'étranger malgré la défense de la loi nationale du requérant.

Enfin l'Institut admit sans difficulté la nécessité d'établir des marques spéciales destinées à reconnaître à distance la nationalité des aéronats.

CHAPITRE III

THÉORIE DE LA LIBERTÉ DE L'AIR

La première pensée qui vient naturellement à l'esprit est de déclarer l'air absolument libre sans aucune restriction ; c'est cette opinion qui a été soutenue par M. Pradier-Fodéré, par M. Bluntschli surtout et également par M. Nys.

Mais, s'il est incontestable que la liberté de l'air puisse être admise sans conteste au-dessus de la mer libre qui n'appartient à personne, des difficultés commencent déjà à s'élever lorsqu'on envisage l'espace situé au-dessus de la mer territoriale : l'État limitrophe doit pouvoir avoir des droits suffisamment étendus pour sauvegarder ses intérêts.

Et si on arrive à envisager l'espace situé au-dessus du territoire terrestre, il semble bien difficile de le considérer comme absolument affranchi de toute entrave : ce serait en effet livrer l'État sous-jacent sans aucune défense aux investigations des autres puissances : ce serait compromettre la sécurité du pays tout entier.

Cette opinion de Bluntschli, très belle en théorie, est inapplicable dans la pratique et ne peut guère être admise.

Cependant il est facile de concevoir une liberté de l'air moins absolue, c'est-à-dire tempérée par un certain nombre de restrictions, aussi limitées que possible, juste ce qu'il faut pour sauvegarder les intérêts des États.

C'est à ce parti que M. Fauchille s'est rallié et dans son étude sur le « Domaine aérien et le régime juridique des aérostats » il a proclamé la nécessité de la liberté de l'air restreinte. « L'air est libre. — Les États n'ont sur lui en temps de paix et en temps de guerre, que les droits nécessaires à leur conservation. Ces droits sont relatifs à la répression de l'espionnage, à la police douanière, à la police sanitaire et aux nécessités de la défense. »

Commentant ce principe il montre que l'air n'est pas plus susceptible de propriété que de souveraineté, car sa nature s'y oppose : en effet on ne peut agir sur une chose en souverain que lorsque on peut occuper cette chose et l'atmosphère ne peut pas être possédée matériellement. — « L'air, par sa nature même, ne se prête à aucune appropriation ; il ne saurait être occupé d'une façon réelle et continue ; il ne peut donc être un objet de propriété. Il n'est pas davantage susceptible de souveraineté, sa nature encore s'y oppose. Il n'est possible d'agir sur une chose en maître, en souverain, que si on peut occuper cette chose ; or, l'atmosphère est rebelle à toute possession matérielle..... Ainsi les États ne peuvent avoir sur l'atmosphère qui les environne ni droit de propriété, ni droit de souveraineté. Si cela est, il faut dès lors proclamer la liberté de l'espace en quelque portion qu'on l'envisage :

l'air est une chose qui n'appartient à personne, mais dont la destination est de servir à l'usage de tous. »

Toutefois M. Fauchille fait remarquer aussitôt qu'il serait inadmissible d'autoriser les nations à se livrer à n'importe quel acte dans n'importe quelle partie de l'atmosphère : il invoque à cet effet un principe du droit des gens qui reconnaît aux nations non seulement le droit mais encore le devoir de se conserver. — Par conséquent l'État doit avoir le droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher l'espionnage, pour éviter la propagation des maladies contagieuses et pour réprimer la contrebande. — En un mot, on peut dire que l'air est libre sous réserve du droit de conservation et de défense de l'État sous-jacent. — Il n'en faut pas davantage pour justifier l'établissement en temps de paix d'une zone de protection ou d'isolement, au-delà de laquelle la liberté de la circulation aérienne existera.

La difficulté réside dans la détermination de cette zone dont l'étendue varie suivant les théories. — Le capitaine Ferber la fixait à 500 mètres, M. Fauchille la porte à 1.500 mètres. « Au-dessus du territoire des peuples pacifiques, écrit-il, existe une certaine couche atmosphérique dans laquelle il est, en principe, défendu à tous les aérostats de pénétrer. Et cette couche n'est autre que la zone de défense contre l'espionnage fixée à 1.500 mètres au-dessus du sol. » Plus tard il précise encore en disant : « La navigation aérienne est, sauf les restrictions et exceptions indiquées aux articles 10, 11 et 12, interdite à

moins de 1.500 mètres au-dessus de toutes les parties du territoire continental des États, et à moins de 1.500 mètres à compter de leurs côtes ou des ouvrages de défense installés sur leur rivage. La zone ainsi fixée porte le nom de zone de protection ou d'isolement. »

La grande préoccupation qui dicte ces mesures restrictives, c'est la crainte de l'espionnage ; mais cette crainte est vraiment puérile, car l'espionnage n'est-il donc pas déjà si bien organisé dans tous les pays, qu'ils savent à peu près tous à quoi s'en tenir sur les moyens de défense qu'ils possèdent : alors à quoi bon réglementer à outrance ? Comme on est loin du souhait formulé par M. Nys qui espérait que l'homme-oiseau serait libéré de tous les règlements qui l'entravent sur terre et qu'il saurait s'en affranchir. N'y a-t-il donc pas là une grande exagération ? Il semble qu'il serait suffisant de prohiber l'approche de certaines places fortes dans un rayon déterminé.

Cette zone de protection avait été fixée à 1.500 mètres par M. Fauchille, parce qu'il pensait que les États se trouveraient à cette hauteur protégés contre l'espionnage, auquel on pourrait se livrer à l'aide de la photographie. Mais depuis 1902, date du projet de M. Fauchille, de tels progrès ont été accomplis dans cette branche de la science que la hauteur à laquelle un cliché photographique est pris importe peu : il suffit simplement d'avoir un objectif avec un foyer suffisant.

D'autres auteurs avaient pensé déterminer cette zone de protection à une portée de fusil ou de canon, ce qu'on

ne saurait non plus déterminer d'une manière exacte permanente avec les progrès constants de la balistique.

Mais les événements ne devaient pas tarder à montrer aux partisans de cette doctrine libérale qu'un État était insuffisamment protégé par la création de deux zones aériennes. Quelques années plus tard, M. Fauchille s'en rend compte lui-même et écrit dans la *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne* (janvier 1910) : « Ce procédé se heurte à une triple objection. Si l'air, par sa nature, répugne à l'idée de souveraineté, on doit repousser cette idée aussi bien pour une partie que pour l'ensemble de l'atmosphère. Mais il y a plus. A quel criterium s'attacher pour établir une séparation de l'atmosphère en deux zones distinctes? Admettra-t-on que l'Etat soit souverain des airs par la puissance de la vue ou par la force du canon? On aurait alors de la zone de souveraineté une mesure essentiellement variable dans le temps comme dans l'espace... Quel que soit le criterium admis, le système des deux zones ne garantira jamais d'une manière suffisante les intérêts de l'Etat limitrophe : dans la zone de liberté absolue, là où il ne peut s'agir du droit de police de l'Etat, les aérostats, si haut qu'on les suppose, seront toujours à même de jeter des objets contaminés ou de contrebande. »

Comme on le voit, M. Fauchille abandonne le système de la division de l'air en deux zones superposées; toutefois, il déclare qu'afin de faciliter le plus possible la circulation des aérostats, il faut partir du principe que l'air est

libre dans toutes ses parties. « Mais soucieux des intérêts légitimes de l'Etat sous-jacent, nous accorderons à cet Etat sur l'atmosphère tous les droits — et seulement ces droits — qui sont nécessaires à sa conservation et à sa défense, en entendant ces mots dans leur sens le plus large. »

M. Fauchille, en conséquence, reconnaît :

1° Que l'Etat sous-jacent est autorisé à prendre les mesures nécessaires à la sécurité de sa population (interdiction de voler à moins de 500 mètres) ;

2° Que l'Etat sous-jacent peut interdire certaines régions de l'atmosphère pour se garantir de l'espionnage ;

3° Que l'Etat sous-jacent peut exercer un droit de visite sur les aérostats qui survolent son territoire ;

4° Que les aérostats pourront être soumis, pour les actes passés à leur bord, aux lois et à la justice du pays dont ils portent le pavillon, sauf pour les actes contraires au droit de conservation de l'Etat limitrophe ;

5° Que les aérostats militaires ou de police n'auront pas le droit de circuler sans autorisation dans l'atmosphère d'un Etat étranger.

Un nouveau projet supprimant la division de l'atmosphère en deux zones fut déposé le 30 mars 1940 par M. Fauchille et soumis à la Conférence internationale de navigation aérienne réunie à Paris en 1940 : il fut discuté avec ceux proposés par la délégation allemande et la délégation britannique.

La proposition française était formulée ainsi : « La

circulation aérienne est libre. Néanmoins les Etats sous-jacents gardent les droits nécessaires à leur conservation, c'est-à-dire à leur propre sécurité et à celle des personnes et des biens de leurs habitants. » — « Pour sauvegarder leur droit de conservation, les Etats peuvent fermer à la circulation certaines régions de l'atmosphère. Ils ont notamment le droit d'interdire la navigation au-dessus ou aux alentours des ouvrages fortifiés. Les parties du territoire au-dessus desquelles il est défendu de circuler seront déterminées par des marques visibles pour les aéronautes. »

La proposition allemande, basée également sur le principe de la liberté, se résumait dans les trois points suivants :

1° Les aéronefs seront autorisés, en principe, à effectuer leur départ et leur atterrissage dans un territoire étranger et à passer au-dessus d'un territoire étranger ;

2° L'Etat sous-jacent gardera la faculté de restreindre cette liberté de la navigation aérienne, faculté qui, cependant, sera subordonnée à une double condition : les restrictions devront être déterminées par l'intérêt de la sécurité de l'Etat ou par l'intérêt qu'il aura à protéger les personnes et les biens de ses habitants ; en outre, les aéronefs étrangers ne pourront pas être traités moins favorablement que les aéronefs du pays ;

3° Il n'y aura que deux exceptions aux principes sus-énoncés : l'une, motivée par un droit de rétorsion ; l'autre, se rapportant au cabotage aérien.

Ces deux propositions diffèrent totalement de la proposition de la Grande-Bretagne qui déclarait qu'on devait s'en rapporter à la *courtoisie internationale* pour les restrictions à apporter à la circulation des aéronefs.

1° Chaque Etat aura le droit de prendre les mesures qu'il voudra pour restreindre la navigation aérienne au-dessus de son territoire, du moment que ces mesures lui semblent indispensables à la défense nationale. Cette faculté lui permettra de déterminer des endroits spéciaux pour l'atterrissage des aéronautes étrangers, de prescrire les zones interdites où la navigation ne sera pas permise et qui seront marquées sur les cartes aéronautiques, et en cas d'urgence d'interdire le passage de tout aéronef étranger au-dessus de son territoire, pourvu que l'avis en ait été donné clairement ;

2° Chaque Etat doit, à titre de courtoisie internationale, s'engager à ménager toutes les facilités raisonnables aux aéronefs étrangers pour naviguer au-dessus de son territoire ou pour y atterrir, sauf telles restrictions qu'il croit absolument indispensables pour assurer la sécurité de ses nationaux ;

3° Il n'y aura que deux exceptions aux principes sus-énoncés : l'une motivée par un droit de rétorsion ; l'autre, se rapportant au cabotage aérien.

La nécessité d'obtenir, non pas seulement une majorité mais encore l'assentiment unanime de tous les diplomates et la difficulté de s'entendre sur le principe de la liberté de la circulation aérienne ainsi que sur les conditions dans les-

quelles un aéronef peut être admis à circuler au-dessus du territoire d'un pays étranger amenèrent l'échec de la Conférence dont les membres se séparèrent après de nombreuses séances sans avoir pu arriver à la solution de la question.

« La rupture de la Conférence semble avoir été causée par l'attitude de certaines puissances, y compris la Grande-Bretagne, qui désirent conserver le droit de fermer leurs frontières aux navires aériens d'une nationalité quelconque ou de toutes les nationalités, quand cela leur conviendrait, sans avoir besoin de justifier une telle action(1).

Et la confirmation de ces paroles vient d'avoir lieu. Le gouvernement de la Grande-Bretagne ému par la possibilité qu'ont maintenant les dirigeables et avions de venir de loin survoler le territoire anglais, inquiet aussi des voyages nocturnes effectués par des dirigeables allemands sur ses côtes, a pris récemment les mesures suivantes pour réglementer la circulation des aéronefs venant d'un pays étranger.

RÈGLES ÉTABLIES PAR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

Conformément aux pouvoirs qui nous ont été conférés par les Actes de la Navigation Aérienne de 1911 et 1913,

(1) Extrait du journal *Flight*.

nous établissons pour la sécurité et la défense du royaume les règles suivantes :

I. Espaces interdits.

La navigation d'aéronats de toute classe et de tout genre est interdit au-dessus des espaces énumérés dans le tableau I ci-joint.

II. Parties de la côte interdites aux aéronats venant de l'étranger.

La navigation de tout aéronat venant d'un endroit quelconque situé en dehors du Royaume-Uni est interdite au-dessus de toute la ligne côtière du Royaume-Uni et au-dessus des eaux territoriales, exception faite des parties de la ligne côtière et des eaux territoriales y attenant énumérées dans le tableau II ci-joint.

III. Terrains d'atterrissage pour aéronats venant de l'étranger.

Les espaces énumérés dans le tableau III ci-joint devront servir de terrains d'atterrissage à tout aéronat venant d'un endroit quelconque situé en dehors du Royaume-Uni; il ne pourra être autorisé à circuler au-dessus du Royaume-Uni qu'après avoir atterri sur l'un des terrains d'atterrissage et s'être soumis aux formalités ci-dessous :

IV. Formalités imposées aux aéronats venant de l'étranger.

Les aéronats venant d'un endroit quelconque situé en

dehors du Royaume-Uni devront se soumettre aux formalités suivantes :

1° Le pilote d'un aéronef, avant d'entreprendre un voyage vers le Royaume-Uni, doit demander un permis à un Consul Britannique du pays d'où le départ doit être effectué, et il ne pourra pénétrer dans le Royaume-Uni que 48 heures après la délivrance du permis.

Sur la demande (qui sera faite en triple exemplaire) il devra expressément porter les indications suivantes :

- a) Nom et numéro d'enregistrement de l'aéronef ;
- b) Type de l'aéronef ;
- c) Nom, nationalité et domicile du propriétaire, du pilote et de tout membre de l'équipage, et nom, profession, nationalité et domicile des passagers (s'il y en a) ;
- d) Nature de la cargaison, s'il y en a ;
- e) Heure approximative du départ ;
- f) Lieu de départ ;
- g) Le lieu où il se propose d'atterrir dans le Royaume Uni (et qui doit être un des terrains d'atterrissage imposés) ;
- h) Le lieu de destination qu'il se propose ;
- i) L'objet du voyage.

Aucune modification ne peut être apportée dans les déclarations faites sur la demande à moins que le Consul n'en ait été avisé avant la délivrance du permis ou qu'il ait donné dans la suite son consentement écrit.

2° Le pilote d'un aéroplane, avant d'entreprendre un

voyage vers le Royaume Uni, avisera le Home Office en indiquant :

- a)* Le lieu où il a l'intention d'atterrir (et qui doit être un des terrains d'atterrissage imposés);
- b)* L'heure approximative de l'arrivée;
- c)* Son nom et sa nationalité.

L'avis qui peut être envoyé par lettre ou par télégramme devra parvenir au Home Office, dix huit heures au moins avant l'arrivée de l'aéronef dans le Royaume Uni.

3° Aucune personne pénétrant dans le Royaume Uni en aéronef ne peut transporter ou être admis à transporter :

- a)* Des marchandises dont l'importation est interdite par les lois relatives aux Douanes ;
- b)* Des marchandises dont l'importation dans le Royaume Uni est soumise à un droit de Douane ; les passagers d'un aéronef sont cependant autorisés à emporter avec eux du lieu de départ une petite quantité de ces marchandises qui leur sont nécessaires pendant le voyage ;
- c)* D'appareils photographiques, de pigeons voyageurs, des explosifs ou des armes à feu ;
- d)* Aucun courrier.

4° Le pilote d'un aéronef doit en atterrissant : *a)* aviser lui-même l'officier autorisé et s'il s'agit d'un ballon dirigeable lui remettre le permis ; *b)* remplir et remettre à l'officier autorisé un rapport d'arrivée dans la forme prescrite dans l'Annexe IV.

5° Le pilote d'un aéronef ne pourra continuer son

voyage qu'après l'obtention d'un permis délivré par l'officier autorisé moyennant un droit de 3 livres pour un ballon dirigeable et 4 livre pour un aéroplane.

6° Il devra pour continuer son voyage, à moins qu'il n'en soit exempté par les termes du permis, se soumettre aux règles suivantes :

a) S'il s'agit d'un ballon dirigeable, il devra emmener avec lui au moins un représentant britannique agréé par l'officier autorisé ;

b) Il ne devra emporter avec lui ni appareil photographique ou de télégraphie sans fil, ni pigeons voyageurs, ni explosifs, ni armes à feu ;

c) Il ne devra emporter avec lui aucun courrier ;

d) Le voyage devra être effectué dans la limite de temps et suivant l'itinéraire indiqué dans le permis ;

e) Le pilote devra avoir avec lui son certificat et devra le présenter à toute réquisition ;

f) L'aéronat avant de quitter le Royaume Uni devra descendre sur l'un des terrains d'atterrissage imposés et aviser l'officier autorisé ;

g) En cas de non accomplissement de l'une quelconque des règles du permis pour cause d'accident, mauvais temps ou toute autre circonstance inévitable, l'aéronat devra atterrir à la première occasion, et le pilote devra aussitôt prévenir le Home Office télégraphiquement.

Nul ne sera dispensé de ces formalités sans l'autorisation préalable du Home Office.

Le terme d' « Officier autorisé » s'applique à tout offi-

cier nommé par un Secrétaire d'État pour veiller à l'exécution de ces règles. — Sauf le cas où le nom de l'officier autorisé est indiqué dans le permis, le pilote de l'aéronat doit s'assurer en télégraphiant au Home Office, ou autrement du nom et de l'adresse de l'officier qu'il doit aviser.

V. *Aéronats étrangers navals ou militaires.*

Il est interdit aux aéroplanes étrangers navals ou militaires de voler au-dessus du Royaume Uni ou des eaux territoriales et d'y atterrir sauf sur invitation expresse ou avec l'autorisation préalable du Gouvernement de Sa Majesté. — Cette invitation ou cette autorisation pourront exempter cet aéronat de certaines règles et le soumettre à des règles particulières.

VI. *Aéronats britanniques navals ou militaires.*

Les règles ci-dessus ne s'appliquent pas aux aéronats navals ou militaires employés au service de Sa Majesté ou lui appartenant.

VII. *Aéronats britanniques retournant dans le Royaume Uni.*

Les formalités imposées par la règle ci-dessus, aux aéronats venant d'un endroit situé en dehors du Royaume Uni, ne s'appliquent pas à un aéronat partant du Royaume Uni et y revenant, pourvu :

a) Que le propriétaire, le pilote et l'équipage soient sujets britanniques ;

b) Que le Home Office soit prévenu avant le départ ou immédiatement après ;

c) Que le voyage de retour ait lieu dans le délai de trente jours après avoir quitté le Royaume Uni ;

d) Que le Home Office soit avisé du voyage de retour au moins dix-huit heures à l'avance par une note indiquant l'heure approximative de l'arrivée et le terrain d'atterrissage proposé (qui doit être l'un des terrains d'atterrissage imposé).

VIII. *Dispenses.*

Le Secrétaire d'État peut, pour raisons particulières, accorder une dispense partielle ou totale des règles précédentes aux personnes recommandées pour telles ou telles dispenses par l'Amirauté, le Ministère de la Guerre, ou tout autre Ministère.

IX. *Réserves.*

Rien dans les règles précédentes ne doit être interprété comme conférant à une personne qui se trouve à bord d'un aéronef le droit d'atterrir dans quelque endroit que ce soit contre la volonté du propriétaire ou de toute personne intéressée, ni comme modifiant les droits ou actions d'une personne en raison des préjudices causés par un aéronef à elle-même ou à sa propriété.

ANNEXE I

Espaces interdits.

ANNEXE II

Parties de la ligne côtière non interdite aux aéronefs venant de l'étranger.

ANNEXE III

Terrains d'atterrissage imposés.

ANNEXE IV

Forme du rapport d'arrivée.

AVIS

Toute personne naviguant en aéronef en contravention avec les règles précédentes est passible d'une condamnation à un emprisonnement de six mois ou à une amende de 200 livres, ou encore à la fois à l'emprisonnement ou à l'amende.

Tout aéronef qui vole ou essaie de voler au-dessus d'un espace interdit, et tout aéronef venant d'un endroit situé en dehors du Royaume Uni qui vole ou essaie de voler au-dessus d'une partie interdite de la côte ou ne se conforme pas aux formalités d'atterrissage prescrite par la règle ci-dessus n° IV est exposé à des coups de feu, suivant la section 2 de l'Acte de Navigation aérienne de 1913 et les règles indiquées ci-dessous.

Si quelqu'un dans un aéronef se rend coupable d'espionnage dans les conditions déterminées par la section I de

l' « Official Secrets Act », il sera passible d'une condamnation à sept années de Servitude pénale.

RÈGLES ÉTABLIES PAR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

Conformément aux pouvoirs qui nous ont été conférés par la section II de l'Acte de Navigation aérienne de 1913, nous établissons les règles suivantes :

1° L'officier qui fera les signaux et dressera la contravention mentionnée dans ladite section sera un Officier breveté des Forces navales ou militaires de Sa Majesté.

2° Les signaux qui peuvent être faits lorsqu'un aéronat vole ou essaie de voler au-dessus d'un espace interdit ou lorsqu'un aéronat venant d'un endroit situé en dehors du Royaume Uni vole ou essaie de voler au-dessus d'une partie interdite de la ligne côtière ou ne se conforme pas à l'une quelconque des règles établies par le Secrétaire d'Etat dans ledit Acte seront :

Pendant le jour : trois décharges tirées à un intervalle d'au moins dix secondes, d'un projectile éclatant en faisant de la fumée.

Pendant la nuit : trois décharges tirées à un intervalle d'au moins dix secondes, d'un projectile dégageant des étoiles rouges ou des lumières rouges.

3° A un tel signal l'aéronat doit immédiatement atterrir à l'endroit praticable le plus rapproché ; cependant s'il s'approchait d'un espace interdit ou volait au-dessus, il ne

devra pas en descendant aller plus en avant ou pénétrer dans cette espace.

4° Si, en cas de mauvais temps, de brouillard, d'accident de machine ou pour toute autre cause inévitable, l'aéronat se trouve dans l'impossibilité d'atterrir immédiatement pour répondre au signal il devra faire le signal suivant :

Pendant le jour : faire apparaître à l'endroit le plus visible d'en bas un drapeau rouge triangulaire avec deux boules superposées.

Pendant la nuit : agiter une lumière blanche et éteindre en même temps les feux latéraux, et il devra le plus tôt possible atterrir à l'endroit praticable le plus rapproché dans le Royaume Uni.

R. MC KENNA,
*un des Principaux Secrétaires d'Etat
de Sa Majesté.*

Home Office-Whitehall, le 1^{er} mars 1913.

CHAPITRE IV

THÉORIE DE LA DOMANIALITÉ

Ainsi donc l'idée généreuse mise en avant et défendue par tant de personnalités éminentes, et qui tendait à établir la liberté de l'air en instaurant dans le nouvel élément conquis par le génie de l'homme un peu moins de règlements et d'entraves, devait échouer devant les nécessités de la défense de chaque Etat.

Peu à peu, insensiblement, à force d'apporter des tempéraments successifs au principe de la liberté de l'air, on arrivait à reconnaître aux Etats un droit complet sur l'espace aérien situé au-dessus de lui.

On a vu que l'Angleterre n'a pas hésité à se reconnaître ce droit en réglementant la circulation aérienne des aéronefs venant de l'étranger.

Ainsi apparaît une nouvelle doctrine reconnaissant la souveraineté des Etats sous-jacents sur l'espace aérien : l'Etat devant toujours agir dans l'intérêt général doit, dans ce but, exercer tous ses pouvoirs souverains ; il les exerce sur terre ; il les exerce sur mer ; au moment où il

lui est possible de les exercer dans les airs, n'est-il pas naturel qu'il songe à les revendiquer ?

« L'espace, écrit à ce sujet M. de Valles, ne peut plus être considéré comme un élément inaccessible à l'homme, dominant la surface de la terre, immuablement, sans qu'une vie s'y développe ; mais au contraire il est devenu une voie de communication qui sera peut-être, dans un avenir bien proche, la voie de communication la plus importante. L'État qui jusqu'à ce jour avait borné son activité au territoire trouve une autre sphère d'application de tous ses pouvoirs : pouvoirs de police, de réglementation, d'intervention, et si l'on veut même de monopolisation (2). »

(1) A. de Valles, « L'espace aérien et sa domanialité » (*Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, juillet 1910).

(2) Ces pouvoirs de police et de réglementation ont déjà été exercés en France.

Une ordonnance du Préfet de Police du mois d'août 1912, précise les conditions de la circulation aérienne au-dessus de Paris.

Art. I. — Il est interdit aux pilotes d'aéronefs d'atterrir dans l'enceinte de la ville de Paris.

En ce qui concerne les communes du département de la Seine, il est également interdit d'y atterrir à moins de 500 mètres des agglomérations, exception faite pour les champs d'aviation autorisés par l'administration et aux jours et heures indiqués par elle.

Art. II. — Les appareils d'aviation ne pourront survoler la ville de Paris et les communes du département de la Seine qu'en se tenant à une hauteur telle quand cas d'arrêt du moteur ils puissent, descendant en vol plané, atterrir en dehors des agglomérations.

En cas d'atterrissage dans le département de la Seine sur un emplacement autre que celui des champs d'aviation autorisés, le

Mais dans cette nouvelle théorie surgit encore une difficulté. Faut-il limiter cette souveraineté à une certaine hauteur ou lui attribuer la totalité de l'espace aérien ?

La limitation de la souveraineté des États est peu défendue, car il est presque impossible d'arriver à s'entendre sur ce sujet : les uns, comme M. von Heltzendorff proposent une hauteur de 1.000 mètres ; d'autres une portée de fusil.

Mais il se présente alors les mêmes inconvénients que ceux qui surgissent quand les partisans de la liberté de l'air veulent fixer une zone de protection ; les deux cas ont du reste une certaine analogie : on veut en effet, à toutes forces, comparer la situation de l'air à celle de la mer et attribuer à l'État sous-jacent une certaine partie de

pilote ne pourra effectuer un nouveau départ qu'après avoir obtenu de nous une autorisation spéciale.

Un décret du Président de la République du 21 novembre 1911, contient toute une série de prescriptions relatives au permis de conduire, au certificat de navigabilité, à l'identification des aéronefs, aux rapports des voyageurs aériens avec les municipalités et avec le fisc, aux mesures à prendre pour protéger notre système défensif contre les indiscretions et aux règles de route de l'air.

Ce décret a lui-même été abrogé et remplacé par le décret du 25 décembre 1913 qui réglemente également la navigation aérienne ; il complète certaines dispositions du précédent décret et y apporte aussi des modifications imposées par les progrès de la science aéronautique, par exemple l'emploi des hydroaéroplanes, et le développement pris par ce nouveau mode de locomotion.

Enfin un projet de loi a été déposé le 7 mai 1913 devant le Parlement, projet qui reprend d'ailleurs la plupart des dispositions du décret et auquel de nombreuses modifications seront certainement apportées au cours de la discussion.

de l'espace aérien de même qu'on fixe à une certaine distance la limite des eaux territoriales d'un État maritime ; et pourtant une grande différence existe, l'air n'est pas à côté de l'État comme la mer, mais au-dessus et quelle que soit sa distance en hauteur un aéronef pourra toujours faire sentir son pouvoir sur la terre, car rien ne pourra par exemple empêcher un objet qu'il lancera de tomber sur le sol.

On est ainsi amené à reconnaître à l'État un droit de souveraineté complet sur tout l'espace qui domine son territoire. C'est la théorie de la domanialité de l'espace aérien, théorie qui a été soutenue par M. Arnaldo de Valles. D'après cet auteur, toutes les théories qui ont pour point de départ le principe de la liberté tempérée par des restrictions plus ou moins étendues doivent être rayées de la doctrine moderne.

« Du jour où les moyens d'utilisation de l'atmosphère se sont multipliés, le phénomène juridique est passé de son état statique à l'état dynamique : et, ce qu'il convient de considérer, ce sont les manifestations dynamiques de la vie de la population. L'espace ne peut plus être considéré comme un élément inaccessible à l'homme, dominant la surface de la terre, immuablement, sans qu'une vie s'y développe : mais au contraire il est devenu une voie de communication, qui sera peut-être dans un avenir bien proche, la voie de communication la plus importante. »

L'espace aérien rentrant donc dans le domaine public,

c'est-à-dire devenant une chose destinée à l'usage de tous, l'Etat sera amené à réglementer cet usage par des dispositions particulières.

« L'Etat par rapport à l'espace aérien, devient une force active : il élargit la défense nationale du territoire à tout l'espace dominant : il fixe les modes de la nouvelle circulation, il joue un rôle bien plus important que celui qui lui incombe du fait de la police de la propriété privée d'après les règles du droit commun et que celui qui consiste en la police des aéronefs de sa nationalité lorsque le régime de liberté s'applique : il intervient, il agit lui-même. Pour ces raisons nous croyons qu'il faut poser un principe, à savoir : l'espace aérien est une dépendance du domaine public. »

Par conséquent l'Etat exercera le droit fondamental qu'il exerce sur toute chose domaniale, c'est-à-dire qu'il aura le droit de réglementer l'usage de l'air par des dispositions administratives : toutes les règles qui s'appliquent au domaine public s'appliqueront donc aussi à l'espace aérien.

Chacun aura le droit d'en user, de s'en servir comme moyen de communication et la liberté de la circulation aérienne ne sera guère entravée puisque seuls des préceptes de police faits dans l'intérêt général pourront y apporter des restrictions. — Ces règlements de police qui pourraient être édictés devront être observés par tout le monde, par les nationaux aussi bien que par les étrangers, car ceux-ci auront naturellement le droit de jouir de

l'espace aérien considéré comme domaine public au même titre qu'ils jouissent de tout ce qui fait partie de ce domaine public; de même qu'ils ont le droit de voyager sur les routes, les fleuves, et d'entrer dans les ports, de même ils auront le droit de circuler dans les airs.

En somme la domanialité de l'espace aérien conduit à la proclamation du droit de circuler et au principe de la liberté de circulation, sous réserve des règlements de police, et ceux-ci seront à même, sous ce régime, de sauvegarder l'intégrité nationale d'une manière bien plus efficace que si l'on était obligé de recourir à un accord international, toujours difficile à obtenir et auquel on aboutirait forcément avec le régime de la liberté.

Un Etat pourra ainsi déterminer avec précision les conditions dans lesquelles un aéronef venant de l'étranger pourra franchir ses frontières et les formalités auxquelles il devra se soumettre; on a vu ce que vient de décider l'Angleterre, et comment elle a dressé la liste d'un certain nombre de terrains d'atterrissage imposés aux aéronefs; d'autres proposent la création de zones frontières dans lesquelles seraient installés les services douaniers et sanitaires.

Enfin la théorie de la domanialité aurait encore l'avantage d'exclure sans discussion les aéronefs unilatéraux étrangers de l'espace aérien national : une permission expresse de l'Etat serait nécessaire pour leur permettre d'y pénétrer (l'Angleterre vient dans le même décret d'adopter cette mesure). De plus, en cas de guerre, les

puissances neutres, par suite de leur droit de souveraineté sur l'espace aérien, se trouveront dans l'obligation d'interdire aux aéronats belligérants de passer au-dessus de leur territoire.

DEUXIÈME PARTIE

L'espace aérien et la guerre aérienne

CHAPITRE I

DES RÈGLES APPLICABLES AUX AÉRONATS EN TEMPS DE GUERRE

A la suite des résultats merveilleux obtenus par la navigation aérienne, il n'était point chimérique d'envisager, dès le début de ce nouveau mode de locomotion, dans un avenir plus ou moins proche, l'utilisation des aérônats dans la guerre aérienne. Celle-ci, en effet, n'est plus le rêve de l'imagination, elle est maintenant une réalité. Tous les États d'Europe l'ont compris et les plus importants d'entre eux se préoccupent, depuis quelques années, de créer et développer leur puissance aérienne militaire.

Du reste, les ballons captifs ou libres n'ont-ils pas, en effet, joué déjà un certain rôle dans de nombreux conflits armés.

Le 25 octobre 1793, deux physiciens Coutelle et Conté étaient chargés de l'exécution d'un arrêté du Comité du Salut Public décrétant qu'« il serait préparé sans délai un aérostat capable de porter deux hommes pour faire des observations à l'armée du Nord. » Et le 2 juin 1794 la première ascension militaire, en temps de guerre, eut

lieu : elle eut un plein succès et produisit un effet moral énorme sur les assiégés et les assiégeants.

La bataille de Fleurus, en 1794, vit la première apparition d'un aérostat en bataille rangée ; puis, pendant de nombreuses années, l'usage des ballons militaires disparut et il fallut attendre jusqu'à la guerre d'Italie et surtout jusqu'à la guerre de Sécession pour trouver une utilisation de ces ballons captifs dont l'usage finit par se répandre de plus en plus.

Quant aux ballons libres ils rendirent des services inappréciables pendant le siège de Paris lors de la guerre de 1870-1871. Pendant les quatre mois que dura ce siège, 64 ballons s'élevèrent emportant au-dessus des lignes prussiennes 154 passagers, 360 pigeons-voyageurs et 9.000 kilos de dépêches : sur cette quantité deux périrent en mer, cinq furent pris par l'ennemi, les autres purent atterrir heureusement en accomplissant leur mission.

A la suite de la guerre de 1870 sur l'initiative de Gambetta et grâce aux travaux du capitaine Ch. Renard, l'aéronautique militaire reçut une vigoureuse impulsion. Mais c'est surtout depuis une dizaine d'années, c'est-à-dire depuis que la possibilité de diriger les ballons a été démontrée d'une manière victorieuse et péremptoire, et particulièrement depuis les progrès incessants de l'aviation que les Etats ont songé à doter leur force militaire d'une nouvelle arme de guerre terrible ; en effet, il devenait possible non seulement d'exécuter des reconnaissances exactement fixées et déterminées à l'avance, mais

encore de combattre l'ennemi du haut des airs en laissant tomber sur lui une pluie de projectiles et de bombes.

L'Allemagne paraît actuellement avoir devancé la France sous le rapport du nombre et des perfectionnements de ses ballons dirigeables du type rigide Zeppelin : ceux-ci sont en effet capables maintenant de tenir l'atmosphère pendant de longues heures, d'atteindre une vitesse d'environ 75 kilomètres à l'heure et ils sont munis de projecteurs électriques puissants et de mitrailleuses dont les tirs ont, paraît-il, donné d'excellents résultats.

Si, en France, nos dirigeables sont malheureusement moins rapides et moins armés, nos aéroplanes, par contre, présentent une supériorité indiscutable, tant par leur nombre que par l'habileté de leurs pilotes.

La guerre aérienne devant donc forcément accompagner la future grande guerre continentale, il peut être intéressant de rechercher si elle ne sera pas soumise ainsi que l'est déjà cette dernière à certaines règles internationales.

Mais quelle est, en réalité, la véritable utilité qu'auront, dans la guerre future, les aéronats et quels services est-on en droit d'en attendre ?

Il est incontestable que, dès maintenant, les aéronats rendront dans la guerre future des services considérables qui ne feront qu'augmenter avec les progrès incessants de la science aéronautique. Déjà, dans la guerre maritime, les aéroplanes pourront servir à protéger les escadres contre les attaques des sous-marins en les prévenant de l'approche de ces derniers : on sait, en effet, que la mer,

vue d'une certaine hauteur paraît transparente jusqu'à une assez grande profondeur, ce qui permet à l'œil d'apercevoir les objets qui y sont placés.

Les aéroplanes serviront particulièrement d'éclaireurs en s'élevant au-dessus des lignes ennemies, en allant reconnaître leurs positions, l'emplacement des troupes et les manœuvres auxquelles elles se livrent : ils rapporteront ainsi une foule de renseignements qui permettront au général en chef de prendre aussitôt de nouvelles dispositions, de modifier sa tactique et d'éviter ainsi aux troupes des fatigues superflues en supprimant par exemple une manœuvre devenue inutile.

Dans la guerre entre la Turquie et l'Italie en Tripolitaine, et aussi dans la dernière guerre entre les Turcs et les États Balkaniques, les aéroplanes ont déjà rendu comme éclaireurs de nombreux services, mais point aussi importants pourtant qu'on aurait pu le croire, par suite du manque d'entraînement des pilotes ; cependant les officiers aviateurs bulgares ont donné des renseignements très utiles en volant au-dessus de la ville d'Andrinople assiégée. — Un emploi tout nouveau des aéroplanes et qu'on n'avait guère prévu, c'est le lancement, au-dessus des villes et des troupes ennemies, de proclamations destinées à agir sur le moral des soldats et des habitants : c'est ce que les Italiens firent en Tripolitaine et les Bulgares à Andrinople. — En tout cas l'utilisation des aéroplanes dans ces dernières guerres aura justifié leur emploi et montré aussi la nécessité qu'il y avait pour eux de

voler à une grande hauteur pour éviter d'être atteints par les balles ennemies : trois ou quatre aviateurs bulgares furent en effet ainsi mortellement atteints.

Cependant le rôle d'éclaireur ne sera pas le seul qui sera dévolu à l'aéronat, et l'on commence déjà à envisager la possibilité de lancer des explosifs du haut des airs : on n'ose sans frémir penser aux conséquences terribles d'une pareille guerre : une forteresse, un corps d'armée, une ville entière pourraient être anéantis en quelques instants : il suffirait d'une escadrille d'aéroplanes ou ballons dirigeables montés par quelques hommes hardis pour semer ainsi en quelques secondes la ruine et la mort.

Cependant étant données les conditions actuelles de la science aéronautique, cet emploi ne peut guère encore être attribué aux aéroplanes et semble jusqu'à présent réservé aux dirigeables : ceux-ci, dès la déclaration de guerre, devront aller porter le trouble au-delà de leurs frontières pour désorganiser la mobilisation de l'adversaire et produire sur lui un effet moral préjudiciable. — Avec leur grande force ascensionnelle ils pourront emporter des quantités considérables d'explosifs ce que ne pourrait encore faire un aéroplane ; ils se porteront au-dessus des points stratégiques importants, au-dessus des voies ferrées, des ponts, des ouvrages d'art, et les détruiront en laissant tomber ces explosifs, retardant ainsi la mobilisation ennemie d'une manière suffisamment appréciable pour

permettre à leurs nationaux de prendre une avance importante.

Néanmoins de nombreuses expériences ont montré que la question n'était pas encore suffisamment au point.

En France « les récentes périodes de tir qui eurent lieu le 20 et le 21 juillet 1912, furent particulièrement intéressantes. — Tous les records établis auparavant furent battue par Gaubert ayant comme tireur le lieutenant américain Scott, et par le lieutenant Varcin qui était seul à bord. Le 20 juillet, Gaubert sur Astra Wright, avec le lieutenant Scott comme tireur, place 11 projectiles sur 15 dans la cible, et le lieutenant Varcin, seul sur Farman, en place 10. »

Des expériences analogues eurent aussi lieu à l'étranger.

« Le lieutenant-colonel Lewis, du Signal Corps de l'armée américaine, a inventé une mitrailleuse pour le tir de ou contre les aéroplanes. Cet engin a été expérimenté les 7 et 8 juillet 1912 par le capitaine Charles de Forest Chandler, également du Signal Corps. Il pèse 25 livres 6 onces, soit seulement 11 kilos 500 environ, et se charge avec des balles de fusil ordinaire. La première expérience a eu lieu par une hauteur de 75 mètres. — Les cibles employées étaient des pièces de toile de $1^m 80 \times 2^m 10$, espacées de distance en distance. — La vitesse de l'aéroplane (Wright, type B) était de 68 kilomètres à l'heure. — Toutes les cibles furent littéralement criblées. Le lendemain, une nouvelle expérience eut lieu par 170 mètres de hauteur et sur une seule cible de

1^m 80 × 16 mètres ; 54 balles y furent mises. Ces résultats dont il est superflu de souligner l'intérêt ont été contrôlés par les officiers de l'École militaire d'aviation de College Park (Maryland). » (*Revue l'Aérophile*).

La possibilité de telles manœuvres avait déjà été envisagée par la Conférence de La Haye de 1889, bien qu'à cette époque la science de la navigation aérienne fût encore à peu près nulle ; aussi était-ce plutôt les ballons sphériques qui étaient visés ; et les plénipotentiaires des différentes nations en avaient jugé les conséquences si terribles qu'ils s'étaient élevées contre elles dans la première déclaration,

« Les soussignés, plénipotentiaires des puissances représentées à la Conférence Internationale de la Paix de La Haye, dûment autorisés à cette effet par leurs gouvernements, s'inspirent des sentiments qui ont trouvé leur expression dans la déclaration de Saint-Petersbourg du 29 novembre-11 décembre 1868.

« Les puissances contractantes consentent pour une durée de cinq ans à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux.

« La présente déclaration n'est obligatoire que pour les puissances contractantes, en cas de guerre entre deux ou plusieurs d'entre elles. »

Cependant elle ajoute :

« Elle cessera d'être obligatoire du moment où, dans une guerre entre les puissances contractantes, une puis-

sance non contractante se joindrait à l'un des belligérants. »

Seules des 26 puissances représentées à la Conférence, la Grande-Bretagne refusa de signer la déclaration.

La question du renouvellement de la déclaration de 1899 devait naturellement se poser devant la deuxième Conférence de la Haye en 1907.

Une proposition belge et deux amendements, l'un russe, l'autre italien, donnèrent lieu à de nombreuses discussions. La proposition belge s'exprimait ainsi : « Les puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut des ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux. La présente déclaration n'est obligatoire que pour les puissances contractantes en cas de guerre entre deux ou plusieurs d'entre elles. Elle cessera d'être obligatoire du moment où, dans une guerre entre des puissances contractantes, une puissance non contractante se joindrait à l'un des belligérants. Les puissances signataires pourront adhérer à la présente déclaration. Elles auront à cet effet à faire connaître leur adhésion aux puissances contractantes au moyen d'une notification écrite adressée au gouvernement des Pays-Bas et communiquée par celui-ci à toutes les autres puissances contractantes. S'il arrivait qu'une des hautes parties contractantes dénonçât la présente déclaration, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après la notification faite par écrit au gouvernement des Pays-Bas et communiquée immédiatement

par celui-ci à toutes les autres puissances contractantes. Cette dénonciation ne produira ses effets qu'à l'égard de la puissance qui l'aura notifiée. »

L'amendement italien, dans son premier article, n'interdisait de lancer des projectiles et des explosifs que du haut des ballons non dirigeables ; on pouvait en déduire *a contrario* que le jet était permis du haut de ballons dirigeables et d'aéroplanes. L'article II était libellé ainsi : « Le bombardement par les ballons militaires est soumis aux mêmes restrictions acceptées pour la guerre terrestre et maritime, en tout ce qui est compatible avec ce nouveau mode de combat. »

Quant à l'amendement russe, il proposait de compléter l'article 25 du chapitre 1^{er} de la deuxième section du règlement de 1899, en interdisant « de bombarder ou d'attaquer soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles ou explosifs du haut des ballons, ou à l'aide d'autres modes analogues nouveaux, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas des établissements ou des dépôts pouvant être utilisés par l'ennemi pour les buts de la guerre. » De plus cette interdiction de lancer des projectiles sur certains points, au lieu d'être limitée, devenait perpétuelle.

Lors de la discussion à la sous-commission de la proposition belge et des amendements russe et italien, M. Renault fit remarquer que l'amendement russe était inutile, « la disposition de l'article 25 du règlement de 1899 sur les lois de la guerre qui interdit le bombarde-

ment des villes ou villages non défendus, ayant aussi bien pour objet le bombardement effectué du haut des ballons. » En définitive la sous-commission se rallia à la proposition belge.

Mais lorsque la commission fut appelée à conclure en séance plénière sur la décision de la sous-commission, deux délégués, l'un de la Russie, M. Tcharykow, l'autre de l'Italie, M. Tornielli, proposèrent d'ajouter à l'article 25 le texte suivant : « Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, soit par l'artillerie, soit en lançant des projectiles et explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus, et d'enfreindre, en lançant les projectiles ou explosifs sus-mentionnés, les restrictions acceptées pour les bombardements dans la guerre terrestre et maritime, en tant que ces restrictions sont compatibles avec ce nouveau mode de combat. » Le général Amourel, délégué français, fit alors remarquer que ce texte ne modifiait en rien l'article 25 du règlement de 1899 et que, bien plus, les mots « en tant que ces restrictions sont compatibles avec ce nouveau mode de combat », pourraient dans l'avenir donner lieu à des interprétations différentes, par suite être un sujet de causes de discorde. Le général Amourel proposait donc de conserver le même texte et d'ajouter seulement, pour plus de précision, les mots « par quelque moyen que ce soit. » Les délégués russes ou italiens retirèrent alors leur amendement et déclarèrent se rallier à cette proposition. La commission

donc adopta ainsi le nouveau texte de l'article 25 du règlement sur les lois et coutumes de la guerre sur terre : « Il est interdit d'attaquer ou de bombarder, par quelque moyen que ce soit, des villes, villages, habitations ou bâtiments qui ne sont pas défendus. »

Dans sa quatrième séance plénière, la Conférence adopta les conclusions de la commission ainsi que la proposition belge, mais avec une légère modification demandée par l'Angleterre. Pour empêcher la décision de la Conférence de devenir caduque, au bout de cinq ans, ce qui était arrivé à celle de la première Conférence, les mots, « les puissances contractantes consentent pour une durée de cinq ans », furent remplacés par ceux-ci : « les puissances contractantes consentent jusqu'à la fin de la troisième Conférence de la paix. »

La déclaration de 1899, ainsi modifiée, fut donc renouvelée et signée le 18 octobre 1907. Mais il aurait fallu que cette déclaration fût adoptée à l'unanimité pour qu'elle puisse être opposable à toutes les puissances : malheureusement il n'en a rien été, car la France, l'Allemagne, la Russie et l'Italie entre autres refusèrent de signer ; seules des grandes puissances, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et l'Autriche-Hongrie donnèrent leur adhésion.

A l'opposé des décisions prises à La Haye en 1899 et 1907, l'Institut de Droit International, lors de ses différentes sessions, admit au contraire, avec son rapporteur, M. Fauchille, que les aérostats en temps de guerre pourraient se livrer à n'importe quel acte d'hostilité au-dessus

de leur territoire continental et au-dessus de la pleine mer. A la suite de nombreuses discussions, devant l'impossibilité d'interdire la guerre aérienne d'une manière absolue, l'Institut de Droit International, dans sa session de Madrid en 1911, adopta la résolution suivante : « La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter, pour les personnes ou la propriété de la population pacifique, de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime ».

Cette solution est peut-être plus rationnelle, car l'interdiction formulée à La Haye, n'ayant pas été adoptée à l'unanimité, ne présente pas une grande efficacité. — D'ailleurs il est bien invraisemblable qu'une puissance se prive de la possibilité de compenser une infériorité numérique ou autre par l'emploi d'une arme pouvant lui donner une supériorité marquée : « Tout progrès scientifique, disait à ce propos un délégué italien à la Conférence de La Haye de 1907, le général de Robilant, a toujours trouvé son application à l'art militaire ; dès qu'on a appris à diriger et à conduire des navires, on s'est empressé de les armer pour l'attaque et la défense ; des wagons blindés et armés de canons ont été vus parcourant les chemins de fer dans certaines guerres récentes ; demain on aura des automobiles cuirassées, armées de canons à tir rapide, si la chose n'est pas déjà faite, et il deviendra de plus en plus difficile, comme on l'a vu, d'interdire aux ballons d'être armés à leur tour et de se servir de leurs armes. »

CHAPITRE II

I

CONDITION DES AÉRONAUTES

Mais une question particulièrement délicate se pose si on envisage la situation des aéronautes en temps de guerre. Comment donc seront traitées les personnes qui auront franchi les lignes ennemies au moyen d'un engin aérien ?

Avant 1870, la situation des aéronautes devant les lois de la guerre n'avait pas encore été examinée. Cependant en 1863, pendant la guerre de Sécession, les ballons libres commençant déjà à jouer un rôle important, les Instructions données aux armées américaines furent amenées à s'en occuper et les règles posées firent preuve de beaucoup de largesse de vue : « Les messagers qui armés et revêtus de l'uniforme national, transportent des dépêches écrites ou verbales d'un corps de troupes ou d'une place assiégée à un autre corps de troupes ou au gouvernement et sont capturés sur le territoire occupé par l'ennemi en remplissant leur mission, sont traités comme prisonniers de guerre. — S'ils ne sont pas en uniforme et ne sont pas militaires, les circonstances qui ont accompagné la capture

détermineront les dispositions à prendre à leur égard. »

Pendant la guerre de 1870, les sorties des ballons pendant le siège de Paris prirent une telle extension que Bismark devant cet état nouveau créé par l'usage des sphériques écrivit le 19 novembre 1870, à ce sujet, à M. Jules Faure, ministre des affaires étrangères, par l'intermédiaire du ministre des États-Unis : « Toutes les personnes qui prendront cette voie (la voie aérienne), pour franchir nos lignes sans autorisation ou pour entretenir des correspondances au préjudice de nos troupes, s'exposeront, si elles tombent en notre pouvoir, au même traitement qui leur est ainsi applicable, que ceux qui feraient des tentatives semblables par la voie ordinaire. »

C'était en somme traiter les aéronautes comme des espions et c'était vraiment une assimilation exorbitante, car les aéronautes échappent à la caractéristique des espions, c'est-à-dire la clandestinité.

« Un État, écrit M. Fauchille, aura le droit d'agir avec les passagers d'un aérostat ennemi comme avec des combattants. Il les canonnera. Et s'il les capture, il en fera des prisonniers de guerre. Il ne pourra pas toutefois les mettre à mort, car les aéronautes, même quand ils cherchent à recueillir des informations, ne sauraient être assimilés à des espions de guerre. En temps d'hostilité, à la différence de ce qui a lieu en temps de paix, on ne considère en effet comme des espions que ceux qui, *d'une manière dissimulée*, cherchent à renseigner leur gouvernement sur les forces militaires d'un autre État ; et bien certaine-

ment l'aéronaute ne peut agir avec dissimulation : par sa nature même, une ascension en ballon est exclusive de toute clandestinité ».

Dans son ouvrage intitulé *Droit international codifié*, Bluntschli défendait aussi la prétention qu'avait émise Bismark : « Pour autant que l'armée occupante peut exercer un pouvoir effectif à portée de canon sur l'espace aérien qui s'étend au-dessus du territoire occupé, elle sera autorisée à interdire les relations par ballons. L'espace d'air situé au-delà de cette limite n'est pas soumis aux règlements et aux pénalités prescrites par l'ennemi. Si, d'autre part, l'armée ennemie réussit à s'emparer d'un ballon, elle sera autorisée à prendre toutes les mesures de sûreté qui seront reconnues nécessaires, soit en s'emparant des lettres et dépêches, soit en retenant provisoirement les aéronautes et les passagers, bien que ceux-ci ne se soient rendus coupables d'aucun délit de guerre. La simple tentative de traverser les lignes en ballon, sera aussi punissable, même lorsqu'elle n'est pas accompagnée de trahison et que les passagers ont eu pour unique but de forcer le blocus ; mais la nature des choses réclame une peine légère ». Pour Bluntschli donc, le fait de franchir les lignes ennemies en aéronef constitue un acte d'espionnage et cependant au lieu de demander contre celui qui s'est rendu coupable de cette infraction, l'application de la peine dont peut être passible un espion en temps de guerre, c'est-à-dire la peine de mort, il se contente de

dire qu'on ne pourra le retenir que comme prisonnier de guerre.

Cependant, une théorie bien plus moderne, se rapprochant davantage des Instructions Américaines de la guerre de Sécession, fut émise par M. Guelle dans son *Précis des lois de la guerre sur terre*. Il est bien plus simple et plus naturel d'assimiler le voyageur aérien au messager qui tente de franchir les lignes ennemies. On peut tirer sur lui au passage puisqu'il accomplit un acte d'hostilité en forçant l'investissement; on peut s'emparer de ses correspondances, mais comme il agit ouvertement on doit le regarder comme un belligérant régulier et se borner à le faire prisonnier de guerre. »

La question fut tranchée par la Conférence de Bruxelles de 1874 qui déclare (art. 22).

« Les militaires non déguisés qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'armée ennemie, à l'effet de recueillir des informations, ne sont pas considérés comme espions.

De même ne doivent pas être comme espions, s'ils sont capturés par l'ennemi : les militaires (et aussi les non-militaires accomplissant ouvertement leur mission) chargés de transmettre des dépêches destinées soit à leur propre armée, soit à l'armée ennemie.

A cette catégorie appartiennent également, s'ils sont capturés, les individus envoyés en ballon pour transmettre les dépêches, et, en général, pour entretenir les communications entre les différentes parties d'une armée ou d'un territoire. »

Enfin à la Conférence Internationale de La Haye de 1899 fut adopté un « Règlement concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre » qui déclare qu'on ne peut considérer comme espions les individus, appartenant à l'une des forces armées belligérantes et non déguisées qui ont pénétré dans la zone d'opérations de l'ennemi, non plus que les messagers porteurs de dépêches officielles, accomplissant ouvertement leur mission et les aéronautes.

Par là même, il est bien clair que le fait de franchir les lignes ennemies en aéronef ne peut être considéré comme un acte d'espionnage : « Le fait qu'une personne s'est servie d'un aéronef pour commettre une action hostile, non seulement ne crée pas de présomption pour l'existence d'un cas d'espionnage, mais encore les aviateurs ne doivent pas être jugés, au point de vue du droit militaire, autrement que les personnes agissant sur la terre » (Alex Meyer).

II

LA QUESTION DES AÉRONEFS SANITAIRES

Cependant une question particulièrement intéressante a été envisagée en ces tout derniers temps par M. Julliot (1),

(1) Ch.-L. Julliot, *Aéronefs sanitaires et conventions de la Croix-Rouge* (1913).

c'est celle de la création d'aéronefs sanitaires et de leur utilisation à un double point de vue, celui de la recherche des blessés sur le champ de bataille et celui de leur évacuation.

Il est incontestable que ce problème ne peut déjà recevoir une solution immédiate, car malgré tous les progrès faits jusqu'à présent et en si peu de temps par la science aéronautique, il est nécessaire que de nouveaux perfectionnements soient encore apportés à ce mode de locomotion. Mais comme il n'est pas chimérique d'entrevoir la réalisation de ces progrès dans un avenir assez rapproché, il convient d'étudier ce problème.

Pour comprendre les services que rendraient des aéroplanes, il faut d'abord songer que dans la guerre moderne, le front d'un champ de bataille atteindra fréquemment dix, vingt, trente kilomètres et même bien davantage (à Lule-Bourgas, dans la guerre balkanique, il était de 70 kilomètres). Les blessés, par suite, se trouvant épars à travers tous les accidents du terrain, blottis dans des ravins ou derrière des buissons, resteront longtemps ignorés et ne seront souvent découverts qu'au bout de plusieurs jours, car les ambulanciers ne pourront explorer le champ de bataille que progressivement et sans savoir exactement où ils devront porter leurs recherches. « Ces considérations, dit M. Julliot, jointes à celles de l'étendue considérables du front des troupes déployées sur plusieurs kilomètres de largeur, nous donnent une idée des obstacles matériels auxquels se heurteront les groupes de brancar-

diers, je ne dis pas seulement pour relever et transporter les blessés, mais même pour les découvrir; et voilà pourquoi on a pensé à faire appel à l'odorat du chien pour coopérer à cette recherche,... voilà pourquoi j'avais songé que l'on pourrait peut-être, pour cette exploration du champ de bataille, recourir à l'œil pénétrant de l'avion qui, planant au-dessus du champ de bataille et fouillant tous les replis de terrain, repérerait les nids de blessés et guiderait dans leurs recherches les équipes de brancardiers. Un pareil secours venant d'en haut serait d'autant plus désirable que malheureusement, dans les guerres modernes, un temps très long s'écoule forcément entre le moment où l'homme tombe et celui où les brancardiers peuvent sortir de leurs cachettes, pour se mettre à sa recherche. »

Aux grandes manœuvres du Poitou en 1912, M. le sénateur Reymond se livra à des expériences de recherche de blessés à l'aide de l'aéroplane, qui furent couronnées de succès; à la suite de ces essais personnels il a affirmé que l'aéroplane sera pour le Service de santé un instrument précieux de reconnaissance et de renseignement, en indiquant la distribution générale des groupes de blessés. M. le Dr Reymond a constaté en outre qu'un seul aéroplane était suffisant pour renseigner le médecin-directeur du Service de santé d'un corps d'armée sur les endroits précis où doivent se rendre les ambulanciers. En conséquence, il demande l'attribution d'un aéroplane à chaque corps d'armée et est, en cela, soutenu par le Dr Teste et

plusieurs directeurs du Service de santé qui sont unanimes à déclarer actuellement possible et réalisable la recherche des blessés au moyen de l'aéroplane.

Quant au problème de l'évacuation des blessés par la voie des airs il est certainement plus difficile à résoudre malgré les avantages présentés et un peu prématuré. Les blessés peuvent se diviser en plusieurs catégories : les uns légèrement atteints retournent au poste de combat après un premier pansement, d'autres gravement touchés sont dirigés sur les ambulances et évacués en arrière, d'autres encore peu blessés reçoivent des soins sur place pour retourner à l'armée aussitôt après leur rétablissement ; enfin une quatrième catégorie comprend ceux qui sont considérés comme intransportables et soignés sur place.

C'est à ce dernier groupe de blessés que l'emploi de l'aéroplane serait réservé, « à ceux, comme le dit le Dr Eybert, qu'une nécessité urgente oblige à chercher à de longues distances les ressources thérapeutiques spéciales qu'il est impossible d'amener à pied d'œuvre, au milieu d'une zone où l'insécurité domine et où l'encombrement exclut toute intervention délicate. » M. Perret fait ainsi ressortir les avantages présentés par l'emploi d'un aéroplane sanitaire spécialement aménagé à cet effet : « Le confort envisagé au point de vue spécial de la suspension est idéal, si bien même que la catégorie des blessés considérés jusqu'ici comme intransportables disparaît à peu près complètement. Or, ce sont précisément ces intransportables qui compliquent étrangement le Service de santé

de l'avant, puisqu'ils immobilisent sur place un personnel et un matériel considérable. La rapidité d'évacuation n'est-elle pas idéale aussi? L'avion sanitaire suivant la ligne droite, libéré des encombrements sous-jacents, protégé par ses insignes de neutralité, se fera un jeu, en quelques minutes, d'aller déposer son précieux fardeau assez loin en arrière, dans une zone calme, en tous cas proche d'une voie ferrée ou navigable, qui permettrait la continuation du transport par trains sanitaires ou convois de bateaux. »

Cependant il y a encore un problème bien difficile et bien délicat à résoudre que soulève la question des aéronefs sanitaires, c'est celui du droit des gens, c'est de savoir si le bénéfice de la neutralité pourra être reconnu à un aéroplane qui, se conformant aux prescriptions des conventions de Genève, s'occuperait de la recherche et de l'évacuation des blessés.

M. Julliot après avoir étudié la convention de Genève du 22 août 1863 est obligé de convenir qu'il est impossible de reconnaître la neutralité à un aéronef chargé de transporter des blessés vers l'arrière ou vers l'intérieur et l'examen de la convention du 6 juillet 1906 ne lui permet pas davantage, malgré tout le désir qu'il en a, de donner une autre solution à la question. « La convention de 1906, écrit-il à ce sujet, consacre expressément ce que les usages avaient imposé sous l'empire du texte de 1864, à savoir que les belligérants peuvent toujours intercepter un convoi d'évacuation et le disloquer, en se chargeant des

malades ou des blessés qu'il contient. C'est dire que les contractants de 1906, encore bien moins que ceux de 1865, ne sauraient supporter l'idée de permettre à des convois d'évacuation, aériens ou non, de circuler librement, en surprenant tous les secrets qui défileraient sous leurs yeux comme par hasard. Voilà ma conclusion au point de vue strictement juridique. »

Il s'ensuit par conséquent qu'il est absolument nécessaire d'établir des conventions nouvelles. — Dans ce but, la Ligue Nationale aérienne s'occupe d'ores et déjà de la question des aéronefs sanitaires et a émis le vœu que la France prît l'initiative de la réunion d'une conférence pour poursuivre l'étude de ce problème et le solutionner. Trois projets, l'un de M. Quinton, un autre de M. Julliot, et un troisième de M. Fauchille sont déjà à l'étude au comité du contentieux de la Ligue Nationale Aérienne et pourront, dès à présent, servir de base aux futures discussions internationales.

CONCLUSION

Les questions que soulève la Navigation aérienne, nous l'avons vu, sont innombrables, et encore ne nous sommes nous attachés qu'aux principales. Une quantité d'autres en découlent, viennent s'y attacher ou même se trouvent suscitées par des circonstances et des événements que nul n'avait encore pu prévoir.

La nécessité de réglementer la circulation aérienne apparaît tous les jours de plus en plus nécessaire, au fur et à mesure des progrès prodigieusement croissant de cette science nouvelle : il est donc de toute urgence de délimiter par des règlements aussi larges que possible les droits des aérônats et de ceux qui les montent, et cela aussi bien en droit interne qu'en droit international.

La première Conférence Internationale de la Navigation aérienne, réunie à Paris n'a pu aboutir à fixer d'une manière définitive les règles nouvelles, elle n'a fait seulement que tracer la voie. Quant aux nombreux Congrès qui dans tous les pays se sont déjà occupés de la question, ils

ne peuvent, en indiquant et orientant les travaux préparatoires que faciliter et hâter l'aboutissement d'un règlement international de circulation aérienne. Il reste à souhaiter que ce soit l'œuvre de la prochaine Conférence.

Cependant le seul regret qu'on puisse exprimer c'est qu'un tel règlement international paraît devoir justifier l'emploi des aéronats en temps de guerre (1). N'eut-il pas été plus noble et plus humain de ne les faire servir qu'à l'espionnage, à l'observation et aux reconnaissances ?

(1) Les craintes de M. Henry Deutsch de la Meurthe étaient justifiées quand, il y a quelques années, il écrivait en exprimant sa foi dans l'avenir de l'aéroplane :

Il sera de l'oiseau l'altière et fière image,
Par les prés et les monts voltigeant tour à tour,
Il sera le pigeon errant avec sa cage,
Si des desseins cruels n'en font pas un vautour.

ANNEXE I

DÉCRET du 25 décembre 1913 *abrogeant et remplaçant le décret du 21 novembre 1911 réglementant la navigation aérienne.*

TITRE I^{er}

DES PERMIS DE NAVIGATION

Article 1^{er}. — Aucun aéronef ne peut être mis en service en France sans un permis de navigation, à moins qu'il ne satisfasse aux conditions prévues par les conventions internationales.

Article 2. — La demande de permis est adressée par le propriétaire de l'aéronef au préfet de la résidence.

A la demande doivent être joints :

1° L'indication du nom, du domicile et de la nationalité du propriétaire. Si la demande émane d'un étranger, l'identité du requérant est établie par des actes visés par les autorités consulaires de son pays ;

2° La photographie de l'aéronef, si la demande s'applique à un appareil dirigeable ou à un appareil d'aviation ;

3° La justification que l'aéronef est d'origine française ou a acquitté les droits de douane ;

4° Un certificat de navigabilité.

Article 3. — Le certificat de navigabilité est établi par le service des mines après essais jugés par lui suffisants.

Le certificat de navigabilité doit contenir les indications suivantes : nom ou raison sociale et domicile du constructeur ; lieu et année de la fabrication ; numéros et autres marques d'identifications données par le constructeur, caractéristiques de l'aéronef, conformément aux prescriptions déterminées par une instruction du Ministre des travaux publics. Le requérant est tenu de remettre au service des mines tous les documents nécessaires à l'établissement de ces indications.

Peuvent être considérés par le service des mines comme présentant des garanties suffisantes de navigabilité les aéronefs reconnus, après essais, aptes à naviguer par les associations habilitées à cet effet, ceux d'origine française conformes à un type déjà agréé, ainsi que les ballons libres.

En vue de l'application du présent article, tout constructeur d'un appareil d'un type déjà agréé doit donner à chaque appareil un numéro de série, et, dans la série à laquelle il appartient, un numéro d'ordre. Il remet à son acheteur une déclaration indiquant les caractéristiques de l'aéronef et attestant qu'elles sont entièrement conformes à celles du type déjà agréé. Cette pièce est jointe à la demande de certificat adressée au service des mines.

Sont également adressées au service des mines les attestations de navigabilité émanant des sociétés qui ont constaté la navigabilité d'un aéronef.

Article 4. — Sur le vu de la demande de permis et des pièces annexées, le préfet procède à l'immatriculation de l'aéronef.

L'inscription sur le registre matricule comprend :

- 1° La date de l'inscription ;
- 2° Le numéro d'ordre du registre matricule ;
- 3° L'indication du port d'attache si l'aéronef est un ballon dirigeable ;
- 4° La description de l'aéronef ;

5° L'indication des marques d'identification données par le constructeur.

6° Les lettres et le numéro distinctifs donnés par le préfet dans les conditions qui seront fixées par le Ministre des travaux publics ;

7° Les nom, domicile et nationalité du propriétaire de l'aéronef.

Après avoir procédé à l'immatriculation, le préfet délivre le permis de navigation qui reproduit les mentions du certificat de navigabilité et celles du registre matricule. Sur le permis est apposée la photographie de l'aéronef, s'il s'agit d'un ballon dirigeable ou d'un appareil d'aviation.

Article 5. — Aucun aéronef ne peut circuler sans porter en caractères apparents, dans les conditions qui seront fixées par le Ministre des travaux publics :

1° La lettre F, si l'aéronef appartient à un français ou à un étranger domicilié en France, ou à une société ayant son siège social en France ;

2° Les lettres et numéros distinctifs inscrits sur le registre matricule.

Article 6. — Le permis de navigation cesse d'être valable et doit être renouvelé en cas de changement entraînant des modifications dans ses énonciations. Le permis qui a cessé d'être valable doit être renvoyé par le titulaire de ce permis au préfet dont il émane, aux fins de radiation à effectuer sur le registre matricule.

Le propriétaire d'un aéronef est également tenu de renvoyer aux fins de radiation son permis de navigation au préfet qui l'a délivré, si l'aéronef a été détruit ou s'il est hors d'usage.

Article 7. — A toute époque, le service des mines peut visiter les aéronefs admis à circuler.

Les associations dûment habilitées peuvent également visiter les aéronefs dont elles ont garanti la navigabilité ; elles doivent communiquer au service des mines le résultat de leurs visites.

S'il est constaté qu'un aéronef ne répond plus aux spécifica-

tions du permis de navigabilité, ce permis est retiré par arrêté du préfet sur avis du service des mines, et notification immédiate de cet arrêté est faite au propriétaire de l'appareil.

S'il est reconnu qu'un aéronef n'est pas en bon état d'entretien, le permis peut également être retiré, après une mise en demeure restée sans effet.

TITRE II

DE LA CONDUITE DES AÉRONEFS

Article 8. — Les aéronefs ne sont admis à circuler que s'ils ont à bord un pilote pourvu d'un brevet d'aptitude.

Le brevet d'aptitude est délivré par le préfet après examen par le service des mines ou par une société habilitée à cet effet par l'administration.

Article 9. — Des brevets différents sont délivrés pour la conduite d'un ballon libre, d'un ballon dirigeable ou d'un appareil d'aviation, et le brevet d'aptitude délivré pour une catégorie d'aéronefs n'habilite pas à conduire un appareil d'une autre catégorie.

Article 10. — Le brevet d'aptitude contient les nom, prénoms et signalement du titulaire, son lieu et sa date de naissance, sa nationalité et son domicile, ainsi que sa photographie et sa signature.

Il ne peut être accordé à des personnes âgées de moins de dix-huit ans, sauf autorisation spéciale du Ministre des travaux publics ; il ne peut être délivré qu'à des personnes de bonne moralité.

Le brevet d'aptitude peut être retiré par le préfet, sauf recours au Ministre des travaux publics, s'il est évident que les conditions dans lesquelles il a été délivré ne sont plus remplies.

TITRE III

DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

Article 11. — Il est interdit aux aéronefs d'atterrir dans les agglomérations, sauf sur les emplacements spécialement désignés par l'autorité municipale.

Il est interdit aux hydroaéroplanes de se poser sur les voies navigables, ports maritimes et dépendances de ces ports qui seront désignés par un arrêté du Ministre des travaux publics.

Article 12. — Sauf autorisation spéciale, il est défendu aux aéronefs de passer au-dessus des zones interdites. Ces zones sont énumérées par un décret qui en définit les limites et qui est inséré au *Journal officiel*.

Article 13. — Tout aéronef qui s'engage sans autorisation au-dessus d'une zone interdite est tenu d'atterrir dès qu'il y est invité, et s'il y a impossibilité de le faire immédiatement, dès qu'il le peut.

Article 14. — L'administration arrêtera les modes d'avertissements qui pourront être employés pour prévenir un aéronef qu'il est au-dessus d'une zone interdite et pour l'inviter à atterrir.

Article 15. — Sauf autorisation spéciale du Ministre de l'intérieur, le transport, par aéronefs, des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs est interdit.

Cette autorisation ne sera valable pour le transport des pigeons voyageurs qu'avec l'assentiment du Ministre de la guerre ou de la marine quand l'aéronef sera autorisé à passer au-dessus des zones interdites

Article 16. — Le transport et l'usage des appareils de photographie sont interdits, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Cette autorisation ne sera valable qu'avec l'assentiment du Ministre de la guerre ou de la marine quand l'aéronef sera autorisé à passer au-dessus des zones interdites.

Article 17. — Les aéronefs ne peuvent avoir à leur bord des appareils radiotélégraphiques ou radiotéléphoniques qu'à la condition d'y avoir été autorisés par le Ministre des travaux publics, après avis de la commission interministérielle de télégraphie sans fil.

TITRE IV

DES RÈGLES A OBSERVER LORS DU DÉPART, DE L'ATTERRISSAGE ET EN COURS DE ROUTE

Article 18. — Sans préjudice de l'accomplissement des formalités fiscales, les aéronefs doivent avoir à bord, pour circuler, leur permis de navigation, ainsi que les brevets du personnel obligé d'en être muni.

Il est tenu en outre un livre de bord.

Ces documents doivent être présentés à toute réquisition de l'autorité publique.

Article 19. — Le livre de bord doit contenir les indications suivantes : la catégorie à laquelle appartient l'aéronef, le lieu et le numéro d'immatriculation, le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire.

Article 20. — Sont portés sur le livre de bord pour chaque ascension :

1° Le nom, la nationalité, le domicile du pilote et des hommes d'équipage, ainsi que les noms des voyageurs.

2° L'indication de la marche suivie en plan et en altitude, toutes les fois que les circonstances le permettront ; pour les ballons dirigeables, la marche en plan est indiquée sur une carte et la marche en altitude l'est à l'aide d'un barographe qu'ils sont tenus d'avoir à bord.

3° L'indication de tous les événements intéressants, notamment les escales et les accidents survenus à l'aéronef, à l'équipage et aux autres voyageurs.

Les mentions ci-dessus énumérées sont portées sur le livre

de bord, autant que possible au cours de l'ascension ou, en cas d'empêchement, après l'ascension et dans un délai maximum de douze heures.

Article 21. — Pour les appareils d'aviation, les indications relatives au personnel, aux points de départ et d'arrivée, aux escales et aux accidents sont seules exigées.

Article 22. — Le livre de bord doit être conservé pendant deux ans après la dernière inscription et être représenté à toute réquisition de l'autorité publique.

Article 23. — Les représentants de l'autorité publique peuvent visiter tout aéronef pour exercer les droits de police et de surveillance fiscale.

Article 24. — Quand un aéronef arrive de l'étranger, le pilote doit immédiatement prévenir le maire de la localité du point d'atterrissage, qui veille à ce que le chargement, s'il y a lieu, ne puisse être distrait, ni le matériel emporté avant que les agents du fisc n'aient pu procéder aux vérifications et aux opérations nécessaires.

Article 25. — La circulation aérienne doit être effectuée en conformité du règlement spécial annexé au présent décret et concernant notamment :

Les feux ;

Les signaux phoniques ;

Les règles de route et de manœuvres ;

Les signaux d'atterrissage et de détresse ;

L'emploi du lest.

Article 26. — En cas de danger couru par un aéronef, les autorités locales doivent prendre les mesures en leur pouvoir pour lui prêter assistance.

Article 27. — Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale ; si l'épave est trouvée en mer, la déclaration doit être faite à l'autorité du premier port où le navire aborde.

TITRE V

DES AÉRONEFS PUBLICS

Article 28. — Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service de l'État et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire à ce dûment commissionné.

Article 29. — Les dispositions du présent règlement sont applicables aux aéronefs publics, à l'exception des articles 2 à 10 et 17 à 23.

Les conditions techniques applicables aux appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques placés à bord des aéronefs publics sont fixées par le ministère intéressé, après avis de la commission interministérielle de télégraphie sans fil.

Article 30. — Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs publics placés sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme et qui ont à bord un certificat établissant leur caractère militaire. Les dispositions mentionnées aux articles 12 à 16 ne leur sont pas applicables.

Article 31. — Les aéronefs publics portent comme seule marque un signe distinctif, qui est différent pour les aéronefs militaires et pour ceux dépendant des autres administrations publiques.

Article 32. — La circulation, en France, des aéronefs militaires étrangers est interdite.

TITRE VI

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 33. — Ne sont pas soumis aux dispositions des titres I et II et des articles 18 à 22, 24, 26 et 27 du titre IV, les aéronefs évoluant au-dessus de l'aérodrome auquel ils sont attachés, tant que ces évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public.

Pour les aéronefs évoluant en dehors des aérodromes dans les régions agréées par l'administration des travaux publics

comme champs d'expérience, les titres I et II et les articles 18 à 22 du titre IV ne sont pas applicables.

Toutefois, les appareils affectés, dans les aérodromes et les champs d'expérience, à l'instruction en plein vol des élèves-pilotes doivent être pourvus du permis de navigation prévu au titre I du présent décret. Les autres appareils susceptibles d'être utilisés pour des évolutions, de quelque nature que ce soit, doivent porter un signe distinctif de l'aérodrome auquel ils sont attachés. Le propriétaire de l'aérodrome doit porter à la connaissance de l'administration le signe distinctif choisi par lui.

Article 34. — Les évolutions d'aéronefs lorsqu'elles constituent des spectacles publics, ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du préfet, après avis du maire.

Pour les épreuves comportant un trajet au-dessus de la pleine campagne et organisées à date fixe, l'autorisation sera donnée après avis des maires des communes où doivent avoir lieu les départs, les escales et les arrivées, par le préfet du département si un seul département est intéressé, par le Ministre de l'intérieur en cas contraire.

Pour ces épreuves, comme pour les spectacles publics, la demande doit être faite, sauf le cas d'urgence, un mois au moins à l'avance, afin de permettre à l'autorité compétente de prendre, dans l'intérêt public, toutes les mesures nécessaires.

Aucune autorisation ne peut être accordée que sous réserve de l'engagement pris par le pétitionnaire de supporter les frais de surveillance et tous autres frais occasionnés à l'administration par l'épreuve.

Le pétitionnaire doit, à cet effet, déposer une consignation préalable.

Article 35. — Est abrogé le décret du 21 novembre 1911.

Article 36. — Les Ministres des travaux publics, de l'intérieur, des finances, de la guerre et de la marine sont chargés,

chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des Lois*.

Fait à Paris, le 17 décembre 1913.

ANNEXE II

DÉCRET du 24 octobre 1913 *portant interdiction aux aéroplanes de passer ou d'évoluer dans certaines zones.*

Le Président de la République Française,

Sur le rapport des Ministres des affaires étrangères, de l'intérieur, des finances, des travaux publics, de la guerre et de la marine,

Vu le décret du 21 novembre 1911, réglementant la navigation aérienne,

Décète :

Article 1^{er}. — Sauf autorisation spéciale, il est défendu aux aéronefs de passer ou d'évoluer :

1^o Au dessus de la zone comprise à l'intérieur du périmètre myriamétrique des places fortes, forts et ouvrages énumérés à l'annexe 1 du présent décret et des régions fortifiées définies par ladite annexe;

2^o Au-dessus de toutes régions et de tous établissements militaires ou navals (camps d'instruction, champs de tir, etc...) où sont exécutés des expériences, tirs, manœuvres, évolutions, etc..., qui pourraient être troublés par la circulation des aéronefs.

Des décrets rendus sur la proposition des Ministres de la

guerre ou de la marine fixent, lorsqu'il y a lieu, les zones interdites à la navigation aérienne en vertu du paragraphe 2 de l'article 1^{er}, ainsi que la durée de ces interdictions. Ces décrets sont insérés au *Journal Officiel*.

Article II. — Autour des places fortes et ouvrages situés sur le littoral, la zone interdite est délimitée par le périmètre myriamétrique de la place.

Article III. — La circulation des aéronefs peut être interdite dans toute l'étendue du territoire ou d'un certain nombre de départements si les circonstances exigent l'application de cette mesure. Cette interdiction est prononcée par décret du ministre intéressé.

Article IV. — L'autorisation de passer au-dessus des zones interdites peut être accordée aux personnes de nationalité française, soit en raison du concours qu'elles prêtent aux autorités militaires et maritimes, soit dans le but de favoriser le développement de la navigation aérienne. Cette autorisation dont la durée ne peut dépasser un an est accordée :

Par le Ministre de la guerre après consultation du Ministre de l'intérieur, et, s'il y a lieu, du Ministre de la marine, lorsqu'elle doit s'étendre à tout le territoire ou à plusieurs zones interdites situées dans des régions de corps d'armée différentes.

Par le général commandant le corps d'armée lorsqu'elle ne s'étend qu'à des zones situées dans la même région de corps d'armée. Dans ce cas, l'autorisation est accordée après avis de l'autorité préfectorale du domicile de l'intéressé et, s'il s'agit d'une place maritime, du vice-amiral commandant l'arrondissement maritime.

Article V. — L'autorisation de passer au-dessus des zones interdites peut être accordée, exceptionnellement, à des personnes de nationalité étrangère. Cette autorisation, dont la durée ne peut dépasser six mois, est délivrée par le Ministre de la guerre après avis des Ministres de l'intérieur, des affaires étrangères et, s'il y a lieu, du Ministre de la marine.

Article VI. — Les demandes d'autorisation sont établies con-

formément au modèle annexé au présent décret. Elles sont adressées au Préfet de la résidence du requérant qu'elles transmet revêtues de son avis, suivant le cas, au Ministre de la guerre ou au général commandant de la région de corps d'armée.

Article VII. — L'autorisation de passer au-dessus d'une zone interdite ne dispense d'aucune des formalités prévues par le décret du 21 novembre 1911 sur la navigation aérienne, en particulier de celles spécifiées aux articles 15, 16, 17 dudit décret et relatives au transport d'explosifs, de pigeons voyageurs, d'appareils photographiques et à la télégraphie sans fil.

Article VIII. — Un aéronef n'est autorisé à passer au-dessus d'une zone interdite qu'autant que toutes les personnes qui se trouvent à bord sont munies de l'autorisation nécessaire.

Article IX. — Les autorisations de passer au-dessus des zones interdites pourront être retirées, définitivement ou momentanément, chaque fois qu'il paraîtra opportun de recourir à cette mesure.

Article X. — En cas de mobilisation totale ou partielle, la navigation aérienne est interdite dans toute l'étendue du territoire national. Cette interdiction entre en vigueur dès la publication de l'ordre de mobilisation.

Article XI. — Les dispositions du présent décret ne s'appliquent pas aux aéronefs dépendant de l'administration militaire ou maritime.

Article XII. — Les Ministres des affaires étrangères, de l'intérieur, des finances, des travaux publics, de la guerre et de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Rambouillet, le 24 octobre 1913.

R. POINCARÉ.

ANNEXE I

Tableau des zones interdites à la navigation aérienne

RÉGIONS DE CORPS D'ARMÉE	ZONES INTERDITES	DÉLIMITATION DES ZONES INTERDITES
1 ^{re} région	Dunkerque.....	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Ces zones sont sensiblement comprises dans un cercle de 20 kilomètres de rayon, décrit autour de Dunkerque.
Idem	Maubeuge.....	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Ces zones sont sensiblement comprises dans un cercle de 16 kilomètres de rayon, décrit autour de Maubeuge.
6 ^e région	Fort de Charlemont.....	Périmètre myriamétrique.
Idem	Fort des Ayvelles (Mézières).....	Idem.
6 ^e et 20 ^e régions.	Région fortifiée de : Longwy, Montmédy, Pont-Saint-Vincent.	Limite Nord : Stenay-Margut, frontières de Belgique et du Luxembourg. Limite Est : la frontière jusqu'à Moncel (Meurthe-et-Moselle). Limite Sud : Moncel-Saint-Nicolas-du-Port, Vezelize, Colombey-les-Belles-Neufchâteau. Limite Ouest : Liffol-le-Grand, Gondrecourt, Vold, Saint-Aubin-sur-Aire, le cours de l'Aire jusqu'à Varenne-Dun-sur-Meuse, la Meuse jusqu'à Stenay.

RÉGIONS DE CORPS D'ARMÉE	ZONES INTERDITES	DÉLIMITATION DES ZONES INTERDITES
20 ^e région.....	Fort de Manonvillers.....	Périmètre myriamétrique.
7 ^e région.....	Région fortifiée : Epinal, Haute-Moselle, Belfort, Montbéliard.	Limite Nord : Dompierre, Châtel, voie ferrée de Charmes à Rambervillers. Limite Est : Voie ferrée de Rambervillers à Bruyères et Gérardmer, col de la Schlucht, la frontière allemande et suisse jusqu'à Goumois (Doubs). Limite Sud : Goumois, Malche, l'Isle-sur-le-Doubs, Lure, voie ferrée Lure, Allevillers, Bains-les-Bains, le cours du Madou jusqu'à Bainville-aux-Saulx (près Dompierre).
Idem.....	Fort du Larmont, de Joux, du Saint-Antoine, des Rousses, du Risoux.	Périmètre myriamétrique.
14 ^e région.....	Place de Chamousset (forts de Montgilbert-Aitou-Montperche). Fort d'Alberville, ouvrages de Bourg-Saint-Maurice. Fort du Télégraphe, Ouvrages de Mondane (forts de Sappey, du Replatou). Ouvrages du Mont-Cenis, Briançon et forts. Fort-Queyras, Mont-Dauphin, fort Saint-Vincent, Tournone, ouvrage de la tête de Virayse.	Périmètre myriamétrique. (L'ensemble de ces zones est sensiblement compris à l'intérieur d'une ligne passant par : Saint-Pierre d'Albigny, Faverges, Flumet, Beaufort, les Chapieux, la frontière du Petit Saint-Bernard au lac Noir, Montiers, la Chapelle, la Rochette). Région fortifiée limitée : Au Nord : par la ligne Saint-Jean-de-Maurienne, Lanslebourg. A l'Est : par la frontière italienne jusqu'au col de Pelouse. A l'Ouest et au Sud : par la ligne Saint-Jean-de-Maurienne, le Monétier-les-Bains, vallée de la Gyrone, Largentière, Chorges, la vallée de la Blanche, Seyne, Barcelonnette, Jausiers, col de Pelouse.

RÉGIONS DE CORPS D'ARMÉE	ZONES INTERDITES	DÉLIMITATION DES ZONES INTERDITES
15 ^e région	Place de Nice-Villefranche, fort du Barhonnet, ouvrages de l'Authiou, de Picciarvet, etc.	Région fortifiée limitée : Au Nord et à l'Est : par la frontière italienne, du vallon de la Madone de Fenetre jusqu'à la mer. A l'Ouest : par une ligne passant par Saint-Martin, Vesubie, Tonet-sur-Var, Roquesteron, Coursegoul, Cagnes. Au Sud : par le rivage de la mer et le périmètre myriamétrique des forts et ouvrages de Nice-Villefranche.
Idem	Toulon-Iles d'Yères	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Cette zone est sensiblement comprise à l'intérieur d'une ligne passant : sur terre, par Saint-Cyr-sur-Mer, Signes, Mconas, Cuers, Pierrefeu, Boimes. En mer : à 40 kilomètres au large de la côté et des îles d'Yères.
18 ^e région	Rochefort, Aix, Oléron, la Rochelle, Ré.	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés, zone sensiblement comprise à l'intérieur d'une ligne passant : Sur terre, par Esnaudes, Aigrefeuille, Tonnav-Charente, Saint-Aignan, Marennes. Sur mer : à 40 kilomètres au large de la côté et des îles de Ré et d'Oléron.

RÉGIONS DE CORPS D'ARMÉE	ZONES INTERDITES	DÉLIMITATION DES ZONES INTERDITES
11 ^e région.....	Lorient, Groix.....	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés, zone sensiblement comprise à l'intérieur d'une ligne passant : Sur terre : par l'embouchure de la rivière de Quimpenlé, Pont-Scorff, Hennebont, la baie d'Etel. Sur mer : à 10 kilomètres au large de la côte et de l'île de Groix.
Idem.....	Brest, Ouessant.....	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages détachés. Cette zone est sensiblement comprise à l'intérieur d'une ligne passant : Sur terre par l'embouchure de l'Aber, Ilduz, Plabennec, Daoulas, Douarnenez. En mer : à 10 kilomètres au large de la côte et de l'île d'Ouessant.
10 ^e région.....	Cherbourg, presqu'île du Cotentin.....	Périmètre myriamétrique de la place et des ouvrages, et toute la presqu'île du Cotentin, au nord de la ligne Carentan-Lessay.
Tunisie.....	Bizerte et arsenal de Sidi-Abdallah.....	Périmètre myriamétrique.

ANNEXE III

PROJET DE LOI sur la Navigation Aérienne,
présenté le 7 mai 1913, au nom de M. Raymond Poincaré par
MM. Klotz, Thierry, Dumont, Etienne et Baudin.

TITRE PREMIER

DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

Article 1

Les aéronefs peuvent circuler au-dessus du territoire sous réserve de l'observation des prescriptions de la présente loi et de toutes autres édictées pour son exécution.

Ce premier article établit donc la liberté de circulation des aéronefs au-dessus de tout le territoire français sous réserve d'une réglementation indispensable.

Article 2

Les aéronefs comprennent les ballons libres, les ballons dirigeables et les appareils d'aviation.

Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service de l'Etat et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire à ce dûment commissionné.

Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs placés sous les ordres d'un commandant militaire portant l'uniforme ou un signe distinctif fixé par un règlement ministériel.

Tous autres aéronefs sont considérés comme aéronefs privés.

Comme on le voit, les cerfs-volants restent en dehors de la réglementation puisqu'ils ne rentrent pas dans la définition qui est donnée des aéronefs. Ceux-ci sont en outre partagés en aéronefs publics, en aéronefs publics militaires et en aéronefs privés.

Article 3

Sauf le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir dans les propriétés closes attenantes à une habitation sans l'assentiment du propriétaire, ni dans les agglomérations en dehors des emplacements désignés à cet effet par l'autorité compétente.

Par cet article, on admet implicitement l'atterrissage en dehors des propriétés closes attenante à une habitation. Dans l'état actuel de la science aéronautique il a paru impossible à la Commission de fixer un minimum de hauteur.

Article 4

Tout dommage causé aux personnes et aux biens de la surface par un aéronef ou par les personnes qui s'y trouvent, doit être civilement réparé par son auteur, s'il y a lieu, et par le propriétaire de l'aéronef, solidairement responsables, sans que la victime du dommage causé ait à prouver autre chose que le fait de ce dommage.

Toutefois, s'il y a eu faute de la victime, l'auteur du dommage et le propriétaire de l'aéronef peuvent, à proportion de cette faute, être déchargés en tout ou partie de la réparation qui leur incombe.

L'article 4 impose aux aviateurs la réparation du préjudice causé, et n'exige pas que la victime fasse la preuve de la faute de l'auteur du dommage.

TITRE II

DES AÉRONEFS PRIVÉS

Article 5

Aucun aéronef ne peut être mis en service sans un permis de navigation délivré après constatation que l'appareil offre des garanties suffisantes de navigabilité et après immatriculation de l'appareil.

Article 6

Pour circuler, les aéronefs doivent porter, en caractères apparents, les lettres et numéros distinctifs qui leur seront attribués au moment de leur immatriculation.

Article 7

Le permis de navigation cesse d'être valable et doit être renouvelé en cas de changement entraînant une modification dans ses énonciations.

Article 8

A toute époque il peut être procédé, par les agents du service des mines, à la visite des aéronefs admis à circuler, à l'effet de constater leur état de navigabilité.

Article 9

Les aéronefs ne sont admis à circuler que s'ils ont à bord un pilote pourvu d'un brevet d'aptitude.

Ce brevet ne peut être accordé qu'à des personnes de bonne moralité, et, sauf autorisation spéciale, être âgées de 18 ans au moins.

Les conditions dans lesquelles le brevet pourra être délivré seront déterminées par les règlements à intervenir.

Article 10

Sauf autorisation spéciale, il est défendu de passer en aéronef au-dessus des zones qui seront interdites.

Si un aéronef s'engage par mégarde au-dessus de ces zones, il

est tenu d'atterrir dès qu'il y est invité, et, s'il y a impossibilité de le faire immédiatement, dès qu'il le peut. Au besoin, il pourra être fait usage de la force pour le contraindre à atterrir.

Article 11

Le transport par aéronefs d'explosifs, d'armes et munitions de guerre, de pigeons voyageurs, d'appareils de photographie, de correspondances postales, d'appareils radio-télégraphiques et radio-téléphoniques est interdit, sauf autorisation spéciale.

Ces deux articles 10 et 11 imposent certaines restrictions à la navigation aérienne pour des raisons d'intérêt public ou de sécurité nationale, restrictions qui ont été déterminées par les Ministères de la Guerre et de la Marine ; les zones interdites seront par la suite déterminées par des décrets.

Article 12

Les aéronefs sont tenus d'avoir un livre de bord qui doit être conservé pendant deux ans à partir de la dernière inscription et qui doit être représenté à toute réquisition.

Cette obligation de conserver un livre de bord pendant deux années se justifie par l'utilité qu'il y a au point de vue de la défense nationale et de la sécurité publique de connaître exactement les voyages effectués et les noms des personnes qui y ont pris part.

Article 13

Les représentants de l'autorité publique peuvent visiter les aéronefs pour exercer les droits de police et les droits de surveillance fiscale.

TITRE III

DES AÉRONEFS PUBLICS

Article 14

Les aéronefs publics portent comme seule marque un signe distinctif qui est différent pour les aéronefs militaires et pour

ceux dépendant des autres administrations publiques. Ces signes distinctifs sont fixés par des arrêtés ministériels et ne peuvent être portés par des aéronefs privés.

Article 15

Les conditions auxquelles doivent satisfaire les aéronefs publics sont déterminées, pour chaque administration, par arrêté ministériel.

Article 16

La circulation en France et dans ses colonies des aéronefs publics étrangers est interdite.

TITRE IV

DES AÉRONEFS VENANT DE L'ÉTRANGER

Article 17

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions et formalités auxquelles doivent satisfaire les aéronefs et les pilotes qui les dirigent, pour être autorisés à pénétrer en France et à repartir par la voie des airs après un atterrissage.

Cette disposition a pour but de laisser au Gouvernement le plus de liberté possible dans l'établissement des conventions internationales qu'il sera amené à établir dans la suite.

Il est incontestable en effet que les règles à établir trouveront bien plus leur place dans des conventions internationales que dans la législation interne. Entre les différentes nations seront donc sans doute conclues successivement des conventions ou des accords, qui amèneront ainsi peu à peu à une entente presque universelle, et cela bien plus rapidement qu'une conférence. Ainsi que nous le verrons plus loin, le premier accord international de ce genre a été conclu le 26 juillet 1913 entre la France et l'Allemagne.

TITRE V

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 18

En cas de danger couru par un aéronef, les autorités locales doivent prendre les mesures en leur pouvoir pour lui prêter assistance.

Article 19

Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale ; si l'épave est trouvée en mer, la déclaration doit être faite à l'autorité du premier port où le navire aborde.

On remarquera que la question de propriété des épaves n'est pas envisagée.

Article 20

Les évolutions d'aéronefs, lorsqu'elles constituent des spectacles publics, ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du Préfet, après avis du maire.

Pour les épreuves comportant un trajet au-dessus de la pleine campagne et organisées à date fixe, l'autorisation est donnée après avis des Maires des communes où doivent avoir lieu les départs, les escales et les arrivées, par le Préfet du département, si un seul département est intéressé, par le Ministre de l'Intérieur en cas contraire.

Article 21

Les aéronefs et les pilotes évoluant exclusivement dans les aérodromes et dans les régions agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions des articles 5, 6, 7, 8, 9 et 12 de la présente loi, tant que les évolutions ne donneront pas lieu à un spectacle public.

Toutefois, les appareils affectés dans les aérodromes et les champs d'expérience à l'instruction en plein vol des élèves-pilotes doivent être pourvus du permis de navigation prévu au titre II de la présente loi.

Ces deux derniers articles intéressent tout particulièrement la sécurité du public. Ils déterminent à quelles prescriptions administratives sont soumises les évolutions des aéronefs et notamment celles de ces évolutions qui constituent un spectacle public.

Article 22

Est interdit le transport par aéronef de marchandises d'origine étrangère ou de marchandises d'origine nationale non accompagnées de justifications de leur origine française.

Pour éviter la difficulté que présenterait la perception des droits de douane ou des taxes intérieures, le Gouvernement édicte l'interdiction complète du transport par aéronef de marchandises d'origine étrangère ou de marchandises d'origine nationale soumises à des taxes intérieures de consommation.

Article 23

Des décrets rendus après avis de la Commission permanente de navigation aérienne, instituée au Ministère des Travaux Publics, détermineront les conditions d'application de la présente loi et les mesures nécessaires à son application, notamment :

1° Les conditions de la délivrance des permis de navigation, les règles à suivre pour l'immatriculation des aéronefs et toutes les mesures propres à assurer leur identification, les autorités et services qui auront qualité pour contrôler la navigabilité des appareils, délivrer et retirer le permis de navigation ;

2° Les conditions de délivrance des brevets d'aptitude des pilotes, les autorités et services chargés de constater l'aptitude des requérants, de délivrer et de retirer des brevets ;

3° Les zones au-dessus desquelles le passage des aéronefs est interdit et les modes d'avertissement enjoignant aux aéronefs d'atterrir ;

4° Les prescriptions relatives aux papiers et aux livres de bord ;

5° Les règles à observer pendant la circulation des aéronefs et lors des atterrissages ;

6° Les conditions d'autorisation des épreuves aéronautiques constituant des spectacles publics ;

7° Les autorités chargées de désigner les terrains d'atterrissage.

TITRE VI

PÉNALITÉS ET PROCÉDURE

Article 24

Sera puni d'une amende de 100 à 1.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement le propriétaire qui aura :

1° Mis ou laissé mettre en service son aéronef sans avoir obtenu de permis de navigation ;

2° Mis ou laissé mettre en service son aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 6 ;

3° Fait ou laissé circuler sciemment son aéronef dont le permis a cessé d'être valable, par suite de modifications de ses spécifications.

Article 25

Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura :

1° Conduit son aéronef sans brevet d'aptitude ;

2° Détruit le livre de bord ou porté sur ce livre des indications sciemment inexactes ;

3° Contrevenu à l'article 3 de la présente loi ;

4° Conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues par l'article 24.

Seront punis des mêmes peines ceux qui auront contrevenu aux prescriptions de l'article 10, § 1^{er}, ou à celles du règlement prévu par l'article 17.

Article 26

L'amende prévue à l'article 24 sera élevée jusqu'à 2.000 francs

et l'emprisonnement jusqu'à deux mois, si les infractions prévues sous les 4° et 3° dudit article et sous le 1° de l'article 25 ont été commises après le refus ou le retrait du permis de navigation ou du brevet d'aptitude.

Article 27

Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 10, § 2, relatives à l'atterrissage, sera puni d'une amende de 100 à 2.000 francs et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois.

Article 28

Le possesseur, le détenteur ou le pilote qui aura apposé ou fait apposer sur l'aéronef des marques d'identification non conformes à celles du permis de navigation, ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées sera puni d'une amende de 100 à 3.000 francs et d'un emprisonnement de six mois à trois ans. Seront punis des mêmes peines ceux qui auront apposé ou fait apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui auront fait usage d'un aéronef privé portant lesdites marques.

Article 29

La violation par quiconque des dispositions de l'article 11 sera punie des peines prévues à l'article 24.

Seront punis des peines prévues à l'article 26 :

1° Ceux qui auront fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;

2° Ceux qui, sans une autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites.

Article 30

Toute infraction aux dispositions de l'article 22 entraîne l'application des articles 3 et 4 de la loi du 2 juin 1875.

Article 31

Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions pré-

vues aux articles ci-dessus, dans un délai de douze mois à compter de l'expiration de la peine d'emprisonnement ou du paiement de l'amende, ou de la prescription de ces deux peines, aura commis une nouvelle infraction tombant sous l'application desdits articles, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende, et ces peines pourront être portées jusqu'au double.

Article 32

Seront punis d'une amende de 11 à 15 francs inclusivement et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de un à cinq jours :

1° Le pilote qui n'aura pas tenu le livre de bord ;

2° Le propriétaire qui aura omis de conserver le livre de bord pendant deux ans à partir de la dernière inscription ;

3° Ceux qui auront contrevenu aux articles 10 et 20 de la présente loi, ainsi qu'aux règlements édictés pour son exécution, en vertu de l'article 23.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement prévue par l'article 482 du Code pénal sera prononcée. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans les six mois précédents, un premier jugement pour l'une de ces contraventions.

Article 33

L'interdiction de conduire un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre le pilote condamné, en vertu des articles 26, 27 et 28 de la présente loi.

Si le pilote est condamné une seconde fois pour ces mêmes délits, dans le délai prévu par l'article 31, l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double.

Les brevets dont seraient porteurs les pilotes resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer le dépôt de ces brevets soit

à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivront la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi ils seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 200 francs.

Dans le cas où ils conduiraient un aéronef pendant la période d'interdiction, les peines prévues à l'article 26 seraient applicables.

Article 34

L'article 463 du Code pénal est applicable à toutes les infractions prévues par la présente loi.

Article 35

Les délits et contraventions prévus par la présente loi seront constatés, en outre des officiers de police judiciaire portés à l'article 9 du Code d'instruction criminelle, par les employés des contributions indirectes, les agents forestiers ou des douanes, les employés d'octroi ayant le droit de verbaliser, les gendarmes, les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, les ingénieurs et contrôleurs des mines et les agents voyers, les militaires et marins et les agents de l'autorité militaire et maritime commissionnés à cet effet.

Article 36

Les procès-verbaux rédigés par les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines, les gardes-champêtres, les employés des contributions indirectes, les agents forestiers ou des douanes, les employés d'octroi doivent être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix du canton ou devant le maire de la commune, soit au domicile de l'agent qui a verbalisé, soit au lieu où la contravention a été contractée.

Article 37

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 35 font foi, jusqu'à preuve du contraire; ils doivent être enregistrés en débet dans les trois jours de leur date ou de leur affirmation, à peine de nullité.

Article 38

Le Procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police auxiliaires du Procureur de la République, désignés dans les articles 48 et 50 du Code d'instruction criminelle, les militaires ou marins et les agents de l'autorité militaire ou maritime commissionnés à cet effet, les gendarmes, les employés des contributions indirectes, les agents des douanes, les employés d'octroi, les gardes forestiers et les gardes champêtres, auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par l'article 41 de la présente loi.

Les mêmes autorités pourront saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouveront à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

Elles pourront également saisir les pigeons voyageurs, ainsi que les appareils photographiques et les messages dont les pigeons seraient porteurs.

Les objets et appareils saisis seront confisqués. La confiscation sera prononcée par le tribunal.

Article 39

Les aéronefs dont les permis de navigation ne pourront être produits ou dont les marques d'identification ne concorderont pas avec celles indiquées dans le permis de navigation pourront être retenues par les autorités chargées d'assurer l'exécution de la présente loi, jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Article 40

Toutes les fois qu'une infraction à la présente loi a été constatée ou qu'un dommage a été occasionné par un aéronef ou les personnes qui s'y trouvent, si le propriétaire n'est pas domicilié

en France, l'aéronef pourra être retenu jusqu'à ce qu'il ait été statué par les tribunaux, à moins que le propriétaire, ou à défaut le pilote, ne prenne l'engagement de payer tous les frais du dommage, et, s'il y a lieu, les amendes encourues. Le montant de ces amendes, frais et dommages, est arbitré provisoirement par le maire, qui en ordonne la consignation immédiate, à moins qu'il ne lui soit présenté une caution solvable.

Article 41

Le procès-verbal constatant les infractions commises dans les conditions des articles 39 et 40 est adressé, dans les deux jours de sa réception, au Procureur de la République.

Amendement

*présenté par MM. Maurice Lefas, Guesnier (Seine-et-Oise)
et Georges Bonnefous, députés.*

Article 4

Ajouter à cet article le paragraphe suivant :

« Les tribunaux du lieu où le fait dommageable s'est produit sont compétents pour connaître de l'expertise et de la réparation du dommage. »

Article 20

Ajouter l'alinéa suivant :

« La décision du Préfet ou du Ministre refusant l'autorisation doit être motivée. »

Ce projet a été renvoyé à la Commission des Travaux Publics, des chemins de fer et des voies de communication, mais n'a pas encore été discuté devant les Chambres.



ANNEXE IV

La Navigation aérienne entre la France et l'Allemagne et l'accord du 26 juillet 1913

Chacun a encore présent à la mémoire l'émotion qui s'empara de tous les esprits à la nouvelle qu'un dirigeable militaire allemand *Zeppelin* venait d'atterrir à Lunéville. Ceci se passait en avril 1913. Dans le courant du même mois un aéroplane militaire, allemand également, atterrit encore en France à Arracourt. Pour éviter dans l'avenir les difficultés que le renouvellement de pareils faits pourrait susciter, les Gouvernements français et allemand commencèrent aussitôt des pourparlers destinés à établir les règles à appliquer aux aérônats des deux pays venant atterrir sur le territoire de l'un d'eux. Ces pourparlers aboutirent le 26 juillet 1913 à un échange de deux lettres entre M. Jules Cambon, ambassadeur de France à Berlin, et M. de Jagow, secrétaire d'État à l'Office impérial allemand des affaires étrangères :

NAVIGATION AÉRIENNE ENTRE LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE

Le Gouvernement français et le Gouvernement allemand ont décidé d'établir d'un commun accord, les règles qui, à titre provisoire, seront appliquées sur le territoire de chacun des deux États, aux aéronefs venant de l'autre pays. Ces règles sont contenues dans les deux lettres dont le texte suit :

S. Exc. M. Jules Cambon, ambassadeur de la République française à Berlin à S. Exc. M. de Jagow, secrétaire d'État à l'Office impérial des affaires étrangères.

Berlin, le 26 juillet 1913.

En me référant aux conférences récentes au sujet d'un règlement international de la navigation aérienne, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence qu'en attendant la conclusion d'une convention sur cette matière entre un plus grand nombre d'États, le Gouvernement de la République française fera appliquer, à dater du 15 août 1913, d'une manière provisoire, et à charge de réciprocité, aux aéronefs venant d'Allemagne et pénétrant en France les règles ci-après :

I

Les aéronefs venant du territoire allemand et appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou en partie, de militaires en uniforme, ne peuvent circuler au-dessus du territoire français ou y atterrir que sur invitation du Gouvernement français.

Toutefois, en cas de nécessité, le séjour sur le territoire français ne sera pas refusé aux aéronefs de cette catégorie. Mais, afin d'éviter autant qu'il est possible les cas de ce genre, le Gouvernement allemand donnera aux aéronautes des instructions appropriées. Ces instructions seront communiquées au Gouvernement français.

Si un aéronef, appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose en tout ou partie, de militaires en tenue, est entraîné au-dessus du territoire français, il devra faire le signal de détresse prévu par les règlements français communiqués ainsi qu'il est dit ci-après et opérer son atterrissage aussitôt que possible. Dès qu'il aura atterri, le pilote devra avertir l'autorité française civile ou

militaire la plus proche et décliner, avec pièces justificatives à l'appui, ses nom, prénoms et domicile, ainsi que sa situation militaire. S'il est accompagné, les autres membres de l'équipage devront fournir les mêmes indications. L'autorité ainsi saisie organisera la surveillance nécessaire pour empêcher toute altération, modification ou destruction d'objets ou documents se trouvant à bord ou dont l'équipage serait porteur; si c'est une autorité civile, elle préviendra immédiatement l'autorité militaire la plus proche.

L'autorité militaire saisie procédera, avec le concours de l'autorité civile, s'il y a lieu, par tous les moyens d'investigation qu'elle jugera convenables, à une enquête destinée seulement à vérifier si le cas de nécessité allégué est ou n'est pas justifié. L'équipage de l'aéronef ne pourra s'opposer à une pareille enquête.

Si, après cet examen, il est reconnu que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité militaire demandera à l'officier commandant le personnel militaire de l'aéronef de donner sa parole d'honneur, que ni lui-même, ni aucun autre membre de l'équipage n'a, dans les limites et au-dessus du territoire français, commis un acte de nature à intéresser la sécurité de l'État français (prise de notes, clichés ou croquis, envoi de communications radiotélégraphiques, etc...). Puis l'aéronef sera autorisé à repartir pour son pays d'origine.

Le départ par la voie des airs pourra avoir lieu dans les conditions qui seront fixées par l'autorité militaire.

Dans le cas où le départ de cet aéronef ne peut être immédiat, pendant la durée de son séjour en France, aucune mesure qui ne serait pas justifiée par la sûreté de l'État, la santé publique ou qui n'aurait pas pour but de préserver les personnes ou les biens d'un danger immédiat, ne pourra être prise à l'encontre de l'appareil ou de son équipage.

S'il n'est pas établi que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité judiciaire sera immédiatement saisie et le Gouvernement français sera avisé.

Le Gouvernement allemand communiquera au Gouvernement français les marques distinctives des aéronefs appartenant déjà à l'administration militaire ou qui, avant la réception par l'autorité militaire, seront montés à titre d'essai par des militaires en uniforme. Ces marques devront être visibles en plein vol et à grande distance.

II

En dehors des zones interdites déterminées par la législation française, la circulation au-dessus du territoire français et l'atterrissage sur ce territoire d'aéronefs n'appartenant pas à l'administra-

tion militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaire en tenue et qui viennent du territoire allemand sont autorisés sous les conditions suivantes :

1° L'aéronef doit être pourvu d'un permis de navigation délivré par les autorités compétentes allemandes ou par une association habilitée par elles ainsi que de sa pièce d'immatriculation. Il doit porter des marques distinctives apparentes permettant de l'identifier même durant son vol ;

2° Le pilote doit être muni d'un brevet d'aptitude délivré par les autorités compétentes allemandes ou par une association habilitée par elles ;

3° Le pilote doit être porteur des pièces établissant sa nationalité, son identité et sa situation militaire. Tout passager qui l'accompagnera devra être muni des mêmes pièces ;

4° Le pilote devra être muni d'un certificat de sortie délivré par le représentant diplomatique ou consulaire de France, sur présentation des pièces d'identité concernant l'appareil, ainsi que les membres de l'équipage, et après déclaration du but du voyage.

L'aéronef de cette catégorie et son équipage devront se soumettre à toutes les obligations de droit commun résultant de la législation générale, de la législation douanière et des règlements aéronautiques en vigueur en France, étant admis cependant que les permis et brevet délivrés à l'aéronef et au pilote venant du territoire allemand auront la même valeur que les pièces correspondantes délivrées en France.

En cas de nécessité, le séjour sur le territoire français ne sera pas refusé aux aéronefs venant de l'Allemagne, n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas des militaires en tenue, même si les conditions précitées ne sont pas remplies. Toutefois ces aéronefs devront, le plus tôt possible, atterrir et avertir l'autorité civile la plus proche. Du reste, ces aéronefs seront traités d'après les lois françaises.

III

Dans tous les cas où un aéronef venant du territoire allemand atterrira sur le territoire français, les autorités françaises prendront les mesures nécessaires d'accord, s'il y a lieu, avec l'équipage de l'aéronef, pour assurer, dans toute la mesure du possible, la conservation de l'appareil et la sécurité de l'équipage.

Le Gouvernement français communiquera au Gouvernement allemand, à charge de réciprocité, tous les règlements relatifs à la circulation aérienne.

Les présentes dispositions sont établies sous condition de réciprocité.

Elles cesseront d'être en vigueur dès que le Gouvernement français en aura informé le Gouvernement allemand.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

Signé : JULES CAMBON.

La seconde lettre écrite par le Ministre Impérial, M. de Jagow à M. Jules Cambon, sauf quelques mots différents, est identique comme texte à la première.

Par l'échange de ces deux lettres les deux gouvernements de Paris et de Berlin ne s'engagent nullement vis-à-vis l'un de l'autre, chacun, gardant sa liberté d'action et le droit de modifier les dispositions indiquées, mais en informant l'autre gouvernement. Il est bien évident aussi que ces règles n'ont été établies que pour le temps de paix et qu'elles ne sauraient subsister avec l'état de guerre.

Il est intéressant de noter que l'idée fondamentale qui a inspiré les auteurs de l'accord franco-allemand est le principe de la libre circulation aérienne mais fortement tempéré et restreint ; en effet la création dans chaque pays de zones interdites de vaste étendue réduit considérablement la liberté de circulation et conduit presque au même résultat que si un principe contraire avait été adopté.

D'un autre côté les négociateurs de cet accord ont fait une distinction spéciale pour les aéronefs publics militaires, c'est-à-dire pour ceux qui appartiennent à l'administration militaire et qui comprennent dans leur équipage un ou plusieurs militaires en uniforme ; cette catégorie d'aéronefs se trouve soumise à un régime spécial et plus sévère. Ils ne peuvent survoler le territoire de l'autre pays sans avoir au préalable été « invité » par son gouvernement, sauf le cas de nécessité ; encore faut-il que cette nécessité alléguée soit justifiée, et même, s'il y a lieu, elle pourra être vérifiée par enquête.

Enfin la situation des aéronefs non militaires est envisagéé ; certaines conditions (pièce d'immatriculation, permis de navigation etc...) leur sont imposées, entre autres l'obligation pour le pilote d'être muni d'un certificat de sortie délivré par le représentant diplomatique de celui des deux pays où il va.

Cet accord franco-allemand aura certainement besoin d'être remanié, car de nombreux points non prévus n'ont pu être envisagés, mais tel qu'il existe il a déjà rendu plusieurs services, en particulier le 30 septembre 1913, lors de l'atterrissage en France de l'aviateur militaire allemand Steffen, et l'incident ayant été réglé sans difficultés, il a par là même prouvé son utilité.

Vu :

Le Président,
L. RENAULT.

Vu :

Le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

BIBLIOGRAPHIE

- BLUNTSCHLI. — *Le droit international codifié.*
- MEYER (Alex.). — *Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Belenchtung*, 1909. Frankfurt-a M., Knauer, édit.
- MEILI. — *Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht.* Zürich, 1908, Fussli, édit.
- HOOGHE. — *Le droit aérien*, 1912. Paris, Paul Dupont, édit.
- BONNEFOY. — *Le code de l'air.* Paris, 1909, Marcel Rivière, édit.
- PHILITT. — *La guerre aérienne.* Paris, 1911, Pedone, édit.
- STAEI HOLSTEIN (Baron DE). — *La réglementation de la guerre dans les airs.* La Haye, 1911, Martinus Nijhoff, édit.
- CASTELLANI (Enrico). — *Il diritto aerio*, traduction BOUTELOUP. Paris, 1911, Rousseau, édit.
- D'ESTOURNELLES DE CONSTANT, PAINLEVÉ, BOUTTIAUX, etc... — *Pour l'aviation.* Paris, 1909, Librairie Aéronautique.
- JULLIOT. — *De la propriété du domaine aérien.* Paris, 1909, Larose et Tenin. édit.
- JULLIOT. — *Aéronefs sanitaires et conventions de la Croix-Rouge.* Paris, 1913, Pédone, édit.
- GROVALET. — *La navigation aérienne devant le droit international.* Nantes, 1909, Dugas.

BELLENGER. — *La guerre aérienne et le droit international*. Paris, 1912, Pedone, édit.

LAUDE (Émile). — *Le droit et l'air*. Bruxelles, 1910, Larcier, édit.

Congrès international d'aéronautique de Turin de 1912.

Congrès de l'Institut de droit international de Madrid (1911).

Congrès du Comité juridique international de l'aviation (Genève, 1912).

REVUES

Annuaire de l'Institut de droit international, 1902 (Rapports FAUCHILLE et Nys), 1906 (Régime des aérostats et de la télégraphie sans fil. Session de Gand); 1911 (Session de Madrid).

Revue de droit international et de législation comparée.

Revue générale de droit international public.

La revue aérienne.

L'aérophile.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
INTRODUCTION.....	1
I. — HISTORIQUE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.....	1
II. — NÉCESSITÉ DE RÉGLEMENTER LA NAVIGATION AÉRIENNE ...	40

PREMIÈRE PARTIE

L'espace aérien en temps de paix et sa propriété

CHAPITRE I.....	27
SECTION I. — <i>L'air est-il libre ?</i>	27
SECTION II. — <i>Corrélation entre le droit maritime et le droit aérien</i>	33
CHAPITRE II. — DE LA NATIONALITÉ DES AÉRONATS.....	39
CHAPITRE III. — THÉORIE DE LA LIBERTÉ DE L'AIR.....	49
CHAPITRE IV. — THÉORIE DE LA DOMANIALITÉ.....	67

DEUXIÈME PARTIE

L'espace aérien et la guerre aérienne

CHAPITRE I. — DES RÈGLES APPLICABLES AUX AÉRONATS EN TEMPS DE GUERRE.....	77
--	----

CHAPITRE II.....	89
I. — CONDITION DES AÉRONAUTES	89
II. — LA QUESTION DES AÉRONEFS SANITAIRES.....	93
CONCLUSION.....	99
ANNEXE I. -- Décret du 25 décembre 1913 <i>réglementant la navigation aérienne</i>	101
ANNEXE II. — Décret du 24 octobre 1913 <i>interdisant le survol de certaines zones</i>	111
ANNEXE III. — <i>Projet de loi sur la navigation aérienne</i>	119
ANNEXE IV. — La navigation aérienne entre la France et l'Allemagne et l'accord du 26 juillet 1913.....	133

